

Miesięcznik Ligi Obrony Kraju dla modelarzy



MODELARZ

Rok XXXIII / 373 /
Styczeń 1987 r.
Cena 40 zł

1'87

PL ISSN - 0137-7701 • Nr indeksu - 36543

str. 2-3 i 12 ▶

IV SPOTKANIE SENIORÓW
MODELARSTWA „OLD BOYS”



4. 51 Mistrzostwa Polski Modeli Szybowców klasy F3B
5. Aktualności modelarstwa lotniczego i kosmicznego.
7. Warszawskie Zawody Spółdzielczości Mieszkaniowej o Memorial Zygmunta Puławskiego.
8. Kto podejmie inicjatywę?
8. Poprawiam własny rekord świata.
12. Model z napędem gumowym A. Andriukowa.
14. Samolot dyspozycyjny „Falcon-10”
20. Łódzie słowińskie — budowa modeli o poszyciu zakładkowym.
22. VIII ogólnopolska giełda modelarska.
22. Pompa odśrodkowa H3 do modeli klas F6/F7.
26. V Mistrzostwa Świata Modeli Pływających klas FSR.
26. XXXIII Mistrzostwa Polski Modeli Pływających klas F3 i FSR.
27. Z kraju i ze świata.
28. Mistrzostwa Polski Modeli Samochodów RC z napędem elektrycznym.
30. Byliśmy w modelarni przy szkole podstawowej w Bocheniu.
31. Nasza biblioteczka
31. Modelarz pomaga
32. Fotociekawostki.

Nasza okładka

Na zdjęciu górnym senior polskiego modelarstwa Jan Bury z Poznania ze swym modelem. Na dole: Viggo Gerard i Kazimierz Strycharski.

Fot. B. Koszewski



Medaliści konkursu modeli skonstruowanych do 1945 roku Kazimierz Strycharski (w środku), Jan Bury (z lewej) oraz Władysław Wiąz.

IV SPOTKANIE SENIORÓW

Nikt dokładnie nie wie, ilu jest ich jeszcze wśród nas. Może pięćset, może tysiąc. Wiadomo jednak, że do Leszna Wielkopolskiego przybyło ponad stu, by wziąć udział w IV Spotkaniu Seniorów Modelarstwa zorganizowanym w naszym Centrum Wyszczolenia Lotniczego Aeroklubu PRL.

Trzy październikowe dni 1986 r. też były znamienne: spotkanie odbyło się z okazji sześćdziesięciolecia naszego sportu modelarskiego zapoczątkowanego w 1926 r. pierwszym Wszechpolskim konkursem modeli latających na Polu Mokotowskim w Warszawie. W 1986 r. też był konkurs modelarski dla seniorów, a nawet trzy. O czym powiemy za chwilę, lecz przed tym kilka słów o zjawisku zwanym seniozem.

Kim jest nasz współczesny senior modelarstwa lotniczego lub kosmicznego? Formalnie rzecz biorąc musi mieć ukończone pięćdziesiąt lat i dorobek sportowy albo instruktorski — co w modelarstwie wychodzi na jedno. Ale nie pięćdziesięciolatkiem nadali ton spotkaniu w Lesznie, lecz seniorzy sześćdziesięcioletni — wciąż żywo, aktywni w modelarstwie i w tym co się dzieje wokół niego. Z pozoru jakby nieco nieskromni, gdy chodzi o ich osobiste sukcesy sportowe — w istocie więcej byli dumni ze swych wychowanków: dzisiejszych mistrzów modelarstwa i innych dziedzin sportu lotniczego, lotników zawodowych — cywilnych i wojskowych, naukowców i konstruktorów. Przechodzą pieczęć ich zdjęć, gdy byli młodzikami, juniorami stawiającymi pierwsze kroki w lotniczej karierze. To zadowolenie ze sprawdzenia się, jako wychowawca, chociaż trzeba czekać na

to dziesiątki lat, jest satysfakcją dostępną tylko seniorom.

Jak już wspomnieliśmy, seniorzy mogli wziąć udział w trzech konkursach: na najlepszą wystawę indywidualną pamiątek oraz na najlepsze modele historyczne konstrukcji do 1945 r. i z lat 1946—65.

A więc po kolei. Zaczęto od wyboru pięcioosobowej komisji. W każdym konkursie obowiązywała skala ocen od 0 do 30 punktów. Tyle też punktów można było przyznać za lot.

Do konkursu zgłoszono dwadzieścia sześć wystaw. Małych i dużych. Oceniano oryginalność eksponatów, zgodność historyczną oraz dokumentację. W skład większości wystaw wchodziły modele historyczne — oryginalne lub ich rekonstrukcje, czasem silniki, wyłączniki i narzędzia sprzed lat, prawie zawsze zdjęcia unikatowe i rysunki wykonawcze. Zdarzały się też kolekcje modeli, pucharów i dyplomów krajowych oraz zagranicznych.

Wybór najlepszej wystawy nie był łatwy. Pięciu sędziów długo krążyło po wielkiej sali sportowej CWL oceniając i porównując ekspozycje, by w końcu ustalić kolejność. Różnice punktowe w ocenach najlepszych wystaw były bardzo małe.

Za najlepsze uznano wystawy: 1 — Viggo Gerarda, 2 — Jana Burego, 3 — Jana Michalskiego. Wielki zbiór zdjęć Witolda Stańczyka nie miał jeszcze oprawy wystawowej. A szkoda.

Konkurs wystaw przypominał wzajemnie seniorom lata ich młodości, dając innym wiele cennego materiału źródło-

Widok ogólny stoisk zgłoszonych do konkursu. To tylko mały fragment ekspozycji, którą oglądaliśmy w dużej sali sportowej Centrum Wyszczolenia Lotniczego APRL w Lesznie Wlkp.





Stoisko wystawowe Henryka Zawala.



Stoiska wystawowe: Adama Wojnara (w środku), Viggo Gerarda (z lewej) i Włolda Stańczyka (z prawej).

MODELARSTWA LOTNICZEGO

**JANUSZ
WOJCIECHOWSKI**
Fot. B. Kozłowski (5) i archiwum (1)

wego do poznania prawdziwej i pełnej historii polskiego modelarstwa lotniczego. — Podkreślamy to, ponieważ na tysiącach zdjęć unikatowych przywiezionych na spotkanie w Lesznie mogliśmy nieoczekiwanie ujrzeć rzetelny obraz tego, co się działo w polskim modelarstwie lotniczym od jego początków do chwili obecnej. Z tajemnymi zawodami w okupowanej Warszawie, modelarzami w obozach koncentracyjnych, pierwszymi zawodami na Ziemach Zachodnich i Północnych przyłączonych do Macierzy, sukcesami krajowymi i międzynarodowymi. — Aż dziś bierzemy, ile tych zdjęć przetrwało burzliwe sześćdziesiąt lat. W pięknych albumach i tak po prostu, w kopertach.

Nasuwają się pytania: — Kiedy najcenniejsze zdjęcia znajdują się w monografiach historii polskiego sportu modelarskiego? W latach osiemdziesiątych także właśnie książki zaczęły się ukazywać u naszych sąsiadów. Jedne zawierają tylko historię modelarstwa lotniczego, drugie — również innych rodzajów modelarstwa. Wydawane są starannie z krótkim tłumaczeniem w językach światowych, a więc służą pośrednio jako źródło wiedzy o danym kraju. Liczba zrzeszonych modelarzy w świecie — bez Chin — przekracza 20 milionów, a ilu jest nie ujętych w kartotekach? Należy dodać, że nie są to książki opasłe, żadna nie przekracza około 200 stron, zachowując wartości poznawcze, cenne dla współczesnych modelarzy. Oprócz treści historycznej i statystyczno-kronikarskiej, są w nich staranne rysunki najlepszych modeli z fachowym komentarzem.

Konkursy modeli historycznych miały charakter towarzyski. Komisja oceniała

historyczną oryginalność modelu, jego zgodność z dokumentacją oraz lot. Chociaż wymagano tylko by model wystartował, poleciał chwilę i wylądował poprawnie, bez pomiaru czasu lub odległości lotu, zdarzały się loty oryginalnych modeli historycznych mogące z powodzeniem brać udział w dzisiejszych zawodach i mistrzostwach. Seniorzy „pokazywali pazury”.

W konkursie modeli historycznych z okresu do 1945 r. najlepsze wyniki uzyskali: 1 — Kazimierz Strycharski, 2 — Jan Bury, 3 — Władysław Wlaz. Wśród siedemnastu startujących seniorów.

W konkursie modeli historycznych z lat 1946—1963 startowało osiemnastu seniorów, a najlepsze miejsca zajęli: 1 — Henryk Zawala, 2 — Jerzy Zwoliński, 3 — Roman Straburzyński. Wyróżniono również Aleksandra Dzielawskiego.

Najwyższy poziom reprezentowały liczne gumówki (tak nazywano tradycyjnie modele z napędem gumowym): belkowe, kadłubowe, kabinkowe, kaczkę jedno- i dwusmigłowe. Można było zobaczyć w działaniu śmigła jednołopatowe i przekładnie wielogumowe. Najstarsi seniorzy startowali z wiatrem, młodsi pod wiatr. Załowano, że nie było pomostu startowego, można by było rozegrać kolejną startów z ręki i z ziemi. Jak kiedyś bywało. Dobrze latały szybowce sprzed lat, także sterowane zdalnie aparatami własnej budowy z nadajnikami lampowymi. Był też model szybowca na procy gumowej i świetnie latająca stara zasłużona silnikówka (czyli model z silnikiem spalnowym).

Warto dodać, że loty konkursowe odbywały się przy porywistym wietrze,

nawet z lekkimi noszeniami w pobliżu zabudowań już ogrzewanych, bo noce były zimne. I tu także seniorzy błysnęli znajomością meteorologii, umiejętnością wybrania właściwej chwili startu, gdy zanikał poryw wiatru. Zwracała uwagę wyjątkowa odporność modeli na uszkodzenia: nieraz rozkładały się na tak zwane czynniki pierwsze, lecz się nie rozbiły. Stara, dobra szkoła budowy modeli dająca dużo radości lotu, a mało napraw.

Przebieg spotkania filmowała telewizja, fotografowała prasa. Nie wiemy jeszcze, czy sfilmowano wcale nierzadkie sceny, gdy sędziwy senior chodzący o lasce rzucał się nagle w pogoń za uciekającym w siną dal modelem. Przebiegał kilkaset metrów i to bez zadyszki. Czyżby modelarstwo odmłodziło? Bądź co bądź jest to dziedzina sportu, uznana oficjalnie. Dodajmy, że siedemdziesięciolatek chodzący o kuli odkładał ją i jakby bez trudności wchodził oraz schodził bez pomocy młodych z wysokiego podium dla zwycięzców konkursu. Najlepszym w konkursach wręczono medale, puchary, dyplomy, upominki.

Ale towarzyska rywalizacja sportowa, chociaż bardzo sympatyczna i gorąco okłaskiwana przez publiczność na starcie lotniskowym, nie była głównym punktem programu spotkania w Lesznie. Na akademii z udziałem prezesa Aeroklubu PRL generała brygady pilota doktora Władysława Hermaszewskiego i przedstawicieli władz miejscowych, a także czterech organizacji centralnych współpracujących w dziedzinie modelarstwa lotniczego — osiemdziesię-

dokończenie na str. 12

Poniżej (od lewej): fragment pokazów lotu najlepszych polskich modeli współczesnych. Startuje raketoplan Zbigniewa Durczoka, a Jarosław Zieliński (w głębi) przygotowuje model z napędem spalnowym; Jan Tomaszewski z modelem szybowca „Bocian” podczas startu na Polu Mokotowskim w 1942 roku (dla przypomnienia jak to wówczas wyglądało model i start).



51 MISTRZOSTWA POLSKI MODELI SZYBOWCÓW ZDALNIE STEROWANYCH KLASY F3B

PIOTR A. KACZOREK

Fot. Piotr Aksuła

Po dziewięciu latach przerwy Mielec gościł w dniach 18–21 lipca ub. r. podczas 51 Mistrzostw Polski Modeli Szybowców Zdalnie Sterowanych najlepszych w kraju zawodników specjalizujących się w klasie F3B.

Organizatorzy stanęli przed dość trudnym zadaniem — równolegle w mieście odbywało się kilka znaczących imprez z Festiwalem Zespołów Polonijnych na czele — stąd pewne kłopoty z zakwaterowa-

nem uczestników imprezy. Również zmiany w regulaminie tej klasy modeli, najbardziej chyba skomplikowanym wśród wszystkich kategorii modeli latających, przysporzyły nieco pracy i były tematem wielu dyskusji.

Zawodnicy i obsługa imprezy zameldowały się bez spóźnień i zostali zakwaterowani aż w trzech różnych punktach miasta. Sprawny dowóz na lotnisko i na posiłki (autobusem

i mikrobusem) niwelował jednak odległość.

W sobotę 19 lipca po uroczystym otwarciu imprezy w planie był trening, a następnie loty konkursowe. Do godz. 13.00 wyznaczono pole startowe, zbierano nadajniki do depozytu. Kilku zawodników wykonało w tym czasie próbne loty. Po przerwie obiadowej o godz. 14.00 rozpoczęło 1 turę lotów konkursowych. Pogoda niewyraźna, zachmurzenie i od czasu do czasu lekkie opady

deszczu. Konkurencję długotrwałości lotu wygrał Krzysztof Jasiński z Łodzi przed Mieczysławem Czapłą z Białegostoku i Tadeuszem Jakubczykiem z Aeroklubu Zagłębia Miedziowego. W konkurencji odległościowej wielu zawodników osłabnęło 12 przelotów bazy i o miejscach w całej turze decydowała konkurencja C — prędkościowa. Klasą dla siebie był tu pod nieobecność Grzegorza Peszke i Leszka Zygi z Krosna — Cezary Zdrójkowski z Aeroklubu Warszawskiego. Po pierwszej turze lotów prowadził Zdrójkowski przed Szcumińskim i Stefanińskim. Należy zauważyć, że latano wg starego regulaminu — tak zdecydowali sędziowie.

W niedzielę rano rozpoczęło 11 turę lotów. Koncertowo lata Zdrójkowski, zdobywając komplet punktów, Jasiński drugi w tej turze, a trzeci Marek Lulski z Łodzi. Wpadkę na prędkości ma Wojtek Szcumiński z Gliwic, rozbijając modele Czapla i Stefaniński — to już koniec ich startów, nie mają bowiem zapasowych modeli.

Po dwóch turach lotów na czele kadrowicze — Zdrójkowski i Jasiński. Ta kolejność nie zmienia się już do końca imprezy.

Równorzędna walka z Jasińskim (Zdrójkowski odskoczył na bezpieczną odległość 200–300 punktów) toczy Wojciech Szcumiński, który lata równo i pewnie wygrywając IV i V turę lotów. (III turę lotów wygrywa Zdrójkowski przed Jasińskim i Szcumińskim.) Gdyby nie wpadka w II turze lotów, młody modelarz z Gliwic miałby szansę na tytuł wicemistrza — w efekcie zadowolili się trzecim miejscem, co też jest dużym sukcesem tego zawodnika.

Czwarte miejsce w mistrzostwach zajmuje Teofil Sypka z Rybnika — lata bardzo dobrze — dwa słabsze loty w II i III turze powodują stratę kilkuset punktów i możliwości nawiązania walki o miejsce na podium.

Platy — Andrzej Krupa z Aeroklubu Podkarpackiego lata niezwykle równo. Rozegrano — po raz pierwszy zresztą w historii mistrzostw Polski — w tej kategorii modeli 5 tur lotów — Krupa ma najsłabszy wynik 2519 punktów — najlepszy zaś 2592 punkty! Słabe wyniki w prędkości (flutter) powodują, że zawodnik ten nie zajmuje wyższej pozycji. Szóste miejsce przypada Ryszardowi Miśkiewiczowi z Aeroklubu Łódzkiego.

Wygrali kadrowicze — Zdrójkowski przed Jasińskim — trzeci członek kadry narodowej, Andrzej Remza z Aeroklubu Warszawskiego, latał bardzo niewyraźnie i znalazł się na odległej pozycji.

W mistrzostwach dominowały modele mocne, sztywne, przygotowane do lotów na prędkość. Praktycznie konkurencja C decyduje o wyniku. Czasy uzyskane przez czołówkę w Mielcu (+ — 23 sekundy) nie są rewelacyjne. Za granicą lata się poniżej



20 sekund, toteż jeśli zawodnicy myślą o startach w imprezach międzynarodowych, zdecydowanie muszą poprawić tę część konkurencji.

Szkoda, że dwaj pozostali członkowie kadry: G. Peszke i L. Zyga z Krosna nie brali udziału w imprezie — latali równolegle w Popradzie w CSRS. Ich start na pewno zastrzyłby konkurencję.

Uroczysta ceremonia zakończenia Mistrzostw, na którą przybyli gospodarze miasta, przedstawiciele instytucji, zakładów pracy patronujących imprezie, organizacji młodzieżowych — na czele z wiceprezydentem Mielca mgr Janem Buryem oraz szefowie Aeroklubu Mieleckiego z jego prezesem mgr inż. Jerzym Belczakiem — odbyła się na płycie lotniska przed hangarem aeroklubowym. Nagrodzono sześciu pierwszych zawodników wśród seniorów oraz dwóch juniorów, którzy zażarcie walczyli o tytuł mistrza kraju w swej kategorii wiekowej. Zwycięscą z tej rywalizacji wyszedł Jacek Bauer z Aeroklubu Kujawskiego. Tytuł wicemistrza Polski juniorów zdobył Igor Miłoszewski ze Szczecina.

Wyniki imprezy odczytał sędzia główny imprezy inż. Artur Paciurek z Krakowa. Kierownikiem Mistrzostw był wiceprezes Aeroklubu Mieleckiego Józef Mączka, stroną sportową kierował szef sekcji modelarskiej — Aer. M. — Jan Madej, kierownikiem technicznym był Stanisław Schab z Mielca. Z ramienia Wydziału Modelarstwa Zarządu Głównego Aeroklubu PRL zawody obserwował Jerzy Maciejewski z Warszawy, zaś funkcję sekretarza imprezy pełnił niżej podpisany.

Po raz pierwszy rozegrano mistrzostwa w klasie juniorów. Należy mieć nadzieję, że w bieżącym roku o tytuł najlepszego ulegać się będzie większa liczba zawodników. Jest już na naszym rynku pewna ilość prefabrykowanych części modeli szybowców, są zestawy (m. in. produkowane przez K. Jasińskiego — producent latał na mistrzostwach modelem ze swego zestawu), są wreszcie aparaty „Signal”.

A więc, juniorzy, do dzieła! Trudna to, ale piękna i dająca dużo satysfakcji klasa modelarstwa lotniczego.

PIOTR KACZOREK
Fot. Piotr Aksiuto

WYNIKI II MISTRZOSTW POLSKI MODELI SZYBOWCÓW ZDALNIE STEROWANYCH KL. F3B, Mielec — 1986-07-21.

SENIORZY

1. Cezary Zdrójkowski — Aeroklub Warszawski, 2945 + 3090 + 2996 + 2989 + 2976 = 14426.
2. Krzysztof Jasiński — Aeroklub Łódzki, 2766 + 2757 + 2948 + 2697 + 2791 = 13949.
3. Wojciech Szumiński — Aeroklub Gliwicki, 2921 + 2294 + 2668 + 2663 + 2969 = 13815.
4. Teofil Sypka — Aeroklub ROW, 2714 + 2421 + 2442 + 2776 + 2678 = 13031.
5. Andrzej Krupa — Aeroklub Podkarpacki, 2571 + 2577 + 2592 + 2580 + 2519 = 12839.
6. Ryszard Miśkiewicz — Aeroklub Łódzki, 2603 + 2183 + 2250 + 2655 + 2708 = 12399.
7. Bogusław Mamiński — Aeroklub Gdański, 2769 + 2493 + 1436 + 2722 + 2737 = 12177.
8. Marek Łuziński — Aeroklub Łódzki, 2674 + 2669 + 2378 + 2350 + 1583 = 12159.
9. A. Wierchołowski — Aeroklub Warszawski, 2305 + 2246 + 2469 + 2422 + 2591 = 12034.
10. Tadeusz Jakubczyk — Aeroklub Zagłębia Miedziowego, 2857 + 2345 + 1779 + 2412 + 2439 = 11882.

Startowało 23 zawodników.

JUNIORZY

1. Jacek Bauer — Aeroklub Kujawski, 2000 + 1886 + 2000 + 1875 + 1875 = 9636.
2. Igor Miłoszewski — Aeroklub Szczeciński, 1938 + 1894 + 1343 + 1900 + 1928 = 8103.

WYNIKI ZESPOŁOWE

1. Aeroklub Zagłębia Miedziowego	52631
2. „Warszawski	46013
3. „Łódzki	42291
4. „Bielsko-Bialski	21816
5. „Krakowski	16058
6. „Poznański	15428
7. „Gliwicki	13815
8. „ROW	13031
9. „Podkarpacki	12839
10. „Gdański	12177
11. „Kujawski	7177
12. „Szczeciński	4202
13. „Białostocki	3677

AKTUALNOŚCI MODELARSTWA LOTNICZEGO I KOSMICZNEGO



● Podczas odbywającego się w dniach 24–26 października 1986 roku w Lesznie Wielkopolskim IV Spotkania Seniorów Modelarstwa Lotniczego został oddany do użytku Centralny Ośrodek Szkolenia Modelarskiego Aeroklubu PRL. Ośrodek będzie bazą szkoleniową dla modelarzy lotniczych i kosmicznych. W jego skład wchodzi pracownia do zajęć oraz hotel na 60 miejsc.

● W dniu 25 października odbyło się w Lesznie posiedzenie Komisji Modelarskiej Aeroklubu PRL, podczas którego został ustalony niżej podany skład kadry narodowej w modelarstwie lotniczym i kosmicznym na rok 1987.

● W kategorii modeli swobodnie latających — 14 osób kl. F1A (modele szybowców): S. Jurczak z Aer. Zagł. Miedziowego, S. Kubit, Cz. Ziobier z Aer. Gliwickiego, R. Golubowski z Aer. Białostockiego.

kl. F1B (modele z napędem gumowym): E. Cofalik z Aer. ROW, K. Różycki z Aer. Poznańskiego, S. Skibicki z Aer. Suwalskiego. kl. F1C (modele z napędem silnikowym): J. Zieliński z Aer. Szczecińskiego, M. Roman z Aer. Warszawskiego, T. Piątek z Aer. Wrocławskiego, P. Plachetka z Aer. Gliwickiego.

kl. F1D (modele halowe): S. Kujawa z Aer. Poznańskiego, E. Ciapala z Aer. Śląskiego, R. Czechowski z Aer. Krakowskiego.

W kategorii modeli na uwięzi — 14 osób kl. F2A (modele prędkościowe): T. Chojnacki, A. Rachwał, G. Nowakowski, T. Rachwał (junior) z Aer. Śląskiego.

kl. F2B (modele akrobacyjne): P. Zawada z Aer. Poznańskiego, P. Dziuba z Aer. Warszawskiego, T. Tronina (junior) z Aer. Rzeszowskiego, J. Węclawik z Aer. Poznańskiego.

kl. F2C (modele wyścigowe): M. Brożek i L. Jastrzębski.

kl. F2D (modele do walki powietrznej): Z. Karwowski, M. Braciak z Aer. Wrocławskiego, H. Majer (junior) z Aer. Śląskiego, Z. Wit z Aer. Szczecińskiego.

W kategorii modeli zdalnie sterowanych — 6 osób kl. F3B (modele szybowców): C. Zdrójkowski z Aer. Warszawskiego, G. Peszke z Aer. Podkarpackiego, K. Jasiński z Aer. Łódzkiego.

kl. F3A (modele akrobacyjne): J. Miarka z Aer. Bielsko-Bialskiego, J. Ulas z Aer. Poznańskiego, F. Głosowicz z Aer. Krakowskiego.

W kategorii modeli makiet — 7 osób kl. F4B (makiet na uwięzi): M. Koziród z Aer. Częstochowskiego, L. Podgórski z Aer. Pomorskiego, H. Stecyk z Aer. Łódzkiego.

kl. F4C (makiet zdalnie sterowane): M. Dąbrowski z Aer. Ziemi Mazowieckiej, S. Gaudyński z Aer. Łódzkiego, J. Pudółko z Aer. Krakowskiego, W. Szubski z Aer. Wrocławskiego.

W kategorii modeli kosmicznych — 18 osób kl. S3A, S4A, S4B (rakietki ze spadocznem i taśmą oraz rakietoplany): C. Piuta z Aer. Słupskiego, M. Czajka, S. Lasocha z Aer. Grudziądzkiego, K. Dutkiewicz, A. Dutkiewicz, M. Krygier

z Aer. Gdańskiego, A. Drątkowski, R. Drątkowski z Aer. Pomorskiego.

kl. S3C i S7 (makiet): A. Opaczko (oraz w kl. S6A) z Aer. Krakowskiego, W. Krzywiński z Aer. Z. Mazowieckiej, J. Samek, Z. Janowski, B. Zmarz z Aer. Podkarpackiego, H. Pieciół z Aer. Słupskiego, H. Tadajewski (oraz w kl. S3A) z Aer. Gdańskiego, kl. S8E (rakietoplany zdalnie sterowane): Z. Durczok z Aer. ROW, D. Jocher (oraz w kl. S3A i S6A) z Aer. Podkarpackiego, M. Micholecki z Aer. Kieleckiego.

Komisja Modelarska Aeroklubu PRL ustaliła niżej podany skład kolegium sędziowskiego dla modelarstwa lotniczego i kosmicznego na rok 1987. Przewodniczącym został Edward Kurowski z Wydziału Modelarstwa Aeroklubu PRL.

● Przewodniczący w kl. F2B — S. Krawczewski z Aer. Warszawskiego.

Sędziowie: E. Kurowski z APRL, M. Czapla z Aer. Białostockiego, M. Borylski, R. Mucha, M. Walaszczyk z Aer. Częstochowskiego, A. Paciurek z Aer. Krakowskiego, J. Bury, S. Kujawa, J. Ulas, P. Zawada z Aer. Poznańskiego, T. Sikora z Aer. ROW, B. Tronina z Aer. Rzeszowskiego, J. Kosiński, J. Rosiński, B. Wojewódzki z Aer. Warszawskiego, W. Czerniawski z Aer. Warmińsko-Mazurskiego, Z. Jonecki, J. Konik z Aer. Z. Lubuskiej.

● Przewodniczący w kl. F2C — J. Rosiński z Aer. Warszawskiego. Sędziowie: P. Włodarczyk z APRL, R. Mucha z Aer. Częstochowskiego, E. Ciapala, J. Tomaszewski z Aer. Śląskiego, W. Salach, J. Zwoliński z Aer. Warszawskiego, Z. Jonecki z Aer. Z. Lubuskiej.

● Przewodniczący w kl. F2D — M. Walaszczyk z Aer. Częstochowskiego.

Sędziowie: R. Mucha z Aer. Częstochowskiego, C. Cimoszko, Z. Maciejewski, J. Szulc z Aer. Szczecińskiego, W. Salach z Aer. Warszawskiego, S. Krocak z Aer. Wrocławskiego, Z. Jonecki z Aer. Z. Lubuskiej, M. Rajewski z Aer. Walbrzyskiego.

Przewodniczący w kl. F3A — S. Kujawa z Aer. Poznańskiego. Sędziowie: Z. Korsak z APRL, M. Czapla z Aer. Białostockiego, K. Chyla, M. Pałk, E. Trzopek z Aer. Bielsko-Bialskiego, M. Walaszczyk z Aer. Częstochowskiego, J. Klimczak, Z. Umiński z Aer. Łódzkiego, H. Grabowski, W. Pociężyński, A. Sobotta z Aer. Krakowskiego, J. Bury, M. Dominiak, P. Zawada z Aer. Poznańskiego, W. Niestoj z Aer. Warszawskiego, Z. Jonecki, J. Konik z Aer. Z. Lubuskiej.

● Przewodniczący w kl. F4B — L. Mastalski z Aer. „Orląt”, w kl. F4C — M. Krzyżan z Aer. Z. Lubuskiej.

Sędziowie: R. Mucha, M. Walaszczyk z Aer. Częstochowskiego, Z. Luranc z Aer. Gdańskiego, W. Krzyżanowski, P. Woźniak z Aer. Opolskiego, A. Bartosiński, W. Szymkowski z Aer. „Orląt”, H. Meiler, P. Piszczek z Aer. Pomorskiego, W. Mazur z Aer. Wrocławskiego, S. Maciąg z Aer. Z. Mazowieckiej, Z. Jonecki z Aer. Z. Lubuskiej, J. Osizko z Aer. Śląskiego, W. Pociężyński z Aer. Krakowskiego.

51 MISTRZOSTWA POLSKI MODELI SWOBODNIE LATAJĄCYCH KLAS F1A, B, C

Przy akompaniamencie jesiennych podmuchów wiatru i nikłym słońcu rozegrało się w Lesznie finały Mistrzostw Polski Modeli Swobodnie Latających.

W pierwszym dniu zawodów o medale walczyli szybowce. Niekajacy od kilku lat esolówkę młodzi modelarze musieli tym razem unać wyższość doświadczonych i starszych kolegów. Klasą dla siebie był Stefan Jurczeniak — aktualny drugi wicemistrz Europy. Presentowane przez niego starty dynamiczne na najwyższym światowym poziomie dawały modelowi dodatkowe 12-15 metrów wysokości. Brawo! Staszek Kubit i Romek Golubowski dopiero w dogrywkach ulegli mistrzowi, ale niesłusznie. Dziecinie stawali czoła gwieździe Czesław Złober i Jan — Claude Drosdzik.

Modele z napędem mechanicznym i znów smocje. Silny wiatr powoduje zna-

cne oddalanie się modeli od miejsca startów — pogoń staje na wysokości zadania: dwójka się i trojka dostarcza modele na start. Niewtajemniczonych informujemy, że pogoń tę stanowią koleśki klubowi nie uczestniczący w konkursie (a więc w przypadku FIC szybowcy i gumowkarze). Modele, mimo iż loty konkursowe wykazują doskonałość ich przygotowanie, często zmieniają swoje terytoria i rozbijają się... Zał słuików, modeli, a przede wszystkim pracy ludzkiej. W tej kategorii, niestety, są to wręcz sprawy nie do uniknięcia. Wysokości lotu przy pracującym silniku różno, ale dające wnioski jedyny — do wyników dochodzi się tylko przez solidną pracę i trening. W dogrywkach załedwie dwóch zawodników: Jarek Zieliński i Marek Roman. Młodzi udowodnili, że czas walczyć o medale ze starymi wyjadaczami. Po raz drugi z rzędu

wygrawa Jarek pozostawiając w pokonanym polu wielu znanych zawodników.

Trzeci dzień to starty modeli z napędem gumowym. Pogoda w niedziele od rana mglista. Wiatr nasila się, by w ostatniej turze lotów (przed godziną 15) osiągnąć w porywach 8-10 m/sek. Wiele modeli łamie się, wiele ucieka, a pogoń nie zawsze może sobie poradzić. Jedynie Eugeniusz Cofalik lata pełne 7 X 180. Modele mistrza osiągają duże wysokości i mimo silnych podmuchów wiatru radzą sobie doskonale. I tutaj młodzież atakuje tabelę. Uroczyste zakończenie mistrzostw: sędzia główny Jerzy Kaczorek odczytuje wyniki dziękując zawodnikom i sędziom oraz oblańdzą zawodów za plekna, sportową walkę i sprawne przeprowadzenie imprezy. Władze miasta w osobie wiceprzewodniczącego Urzędu Miasta oraz przedstawicieli Aeroklubu PRL pik H. Kąlek i mgr P. Włodarczyk w asyście kierownika Mistrzostw pik E. Hliczera wręczają zwycięzcom medale, dyplomy i puchary. Znany zawodnik Aeroklubu Warszawskiego obchodzący czterdziestolecie startów Zdzisław Kulś uhonorowany zostaje dyplomem.

Przy dźwiękach hymnu narodowego flagę z masztu ściga poczet złożony z nowych mistrzów. Do spotkania w roku 1987!

J. KACZOREK



Piękny model Jernego Włodarczyka — Aer. Śląski



Nakręca gumę Krzysztof Luniewski — Aer. Warm.-Maz. Foto: Jerzy Kaczorek

KLASA F1A

1	S. JURZENIAK	WAGŁ. MIEŁA	1260	239
2	S. KUBIT	GLEWICKI	1260	226
3	R. GOLUBOWSKI	BEALOSTOK	1260	212
4	C. ZŁOBER	GLEWICKI	1260	169
5	J. C. DRODZIK	GLEWICKI	1220	
6	Z. SŁOWIA	R.O.W.	1194	
7	Z. BOGORAK	OSTROWIEC	1171	
8	J. KAJAN	GLEWICKI	1164	
9	J. JURASZEK	B. BIALSKI	1162	
10	R. WŁADYKOWSKI	POMORSKI	1140	
11	K. STEJALSKI	WIELKOPOLSKI	1096	
12	D. STEJALSKI	WIELKOPOLSKI	1070	
13	L. SZCZEPAN	LESZNO	1052	
14	W. KROK	Z. BIAŁOGÓR	1018	
15	W. MURDZIK	WIELKOPOLSKI	979	
16	L. KAMIONKA	POMORSKI	917	
17	A. CHODNICKI	WIELKOPOLSKI	913	
18	A. BORUCH	BEALOSTOK	823	
19	J. MAŁUCH	WIELKOPOLSKI	759	
20	E. NARWICKI	WIELKOPOLSKI	750	
21	S. KANTUSIA	Z. BIAŁOGÓR	297	
22	Z. RADWANSKI	STALOWOŁ.	254	

KLASA F1B

1	E. COFALIK	R.O.W.	1260	
2	K. KOSIŃSKI	POMORSKI	1259	
3	S. SZCZEPAN	BEALOSTOK	1191	
4	N. PIETUCHA	OPOLSKI	1146	
5	S. KROK	GLEWICKI	1129	
6	W. SZCZEPAN	WAGŁ. MIEŁA	1120	
7	H. KUCHARSKI	KRAKOWSKI	1100	
8	K. KLINIEWSKI	WAGŁ. MIEŁA	1087	
9	Z. KULIS	WARSZAWSKI	1066	
10	M. DOBRZYNSKI	OSTROWIEC	1044	
11	J. FŁAKIENSKI	OPOLSKI	1044	
12	M. SZCZEPAN	KRAKOWSKI	1001	
13	A. DOBRZYNSKI	BEALOSTOK	991	
14	E. STANISZAK	GLEWICKI	885	
15	K. BUCHAR	WIELKOPOLSKI	849	
16	P. A. KACZOREK	MIELECKI	911	
17	R. BOWA	GLEWICKI	907	
18	M. KASBAK	WARSZAWSKI	872	
19	H. STROK	OPOLSKI	865	
20	P. MIELECKI	WAGŁ. MIEŁA	798	
21	J. POLEWSKI	POMORSKI	788	
22	K. WOJASZAK	OPOLSKI	699	
23	G. WOTAK	GLEWICKI	597	
24	M. DOMANIEWSKI	WIELKOPOLSKI	360	

KLASA F1C

1	J. ZIELIŃSKI	BEALOSTOK	1260	240	300
2	M. ROMAN	WIELKOPOLSKI	1260	240	284
3	T. KATK	WIELKOPOLSKI	1231		
4	P. KUCHARSKI	GLEWICKI	1205		
5	W. STANISZAK	GLEWICKI	1140		
6	J. SZCZEPAN	WIELKOPOLSKI	1111		
7	R. CZERNIŃSKI	WAGŁ. MIEŁA	1066		
8	G. KUCHARSKI	Z. BIAŁOGÓR	1066		
9	J. CZAJA	WIELKOPOLSKI	1060		
10	J. NOWAK	SEROCHOWSKI	1040		
11	K. MOSOR	SWIĘTOCKI	1016		
12	J. KRZEMENSKI	WAGŁ. MIEŁA	511		
13	A. SUTY	BEALOSTOK	424		
14	K. RAKWAŁA	Z. BIAŁOGÓR	457		
15	E. BUREK	MIELECKI	484		
16	J. WŁADYKOWSKI	GLASNO	372		
17	M. MAŁECKI	POMORSKI	320		
18	M. FŁORJAN	Z. BIAŁOGÓR	284		
19	A. SZAWA	WIELKOPOLSKI	280		
20	R. MAJOWSKI	POMORSKI	060		



Makieta 1:6 samolotu RWD-4 seniora Krzysztofa Hermana



Makieta 1:8 samolotu RWD-10 Krzysztofa Mularczyka — laureata nagrody specjalnej

WARSZAWSKIE ZAWODY SPÓŁDZIELCZOŚCI MIESZKANIOWEJ MAKIET LATAJĄCYCH NA UWIEZI O MEMORIAŁ INŻ. ZYGMUNTA PUŁAWSKIEGO

Tekst i zdjęcia: PIOTR GÓRSKI

W niedzielę 12 października ub.r. odbyły się II Warszawskie Zawody Spółdzielczości Mieszkaniowej Makiety Latających na Uwiesi (F-4B), których organizatorem była SBM „Politechnika” i Aeroklub Warszawski. Rozegrano je na terenie Zespołu Szkół Ogrodniczych przy ul. Bełskiej w Warszawie. Można by uznać, że nie jest to temat godzien obzernejszego omówienia, w zawodach bowiem wzięło udział zaledwie... 8 modelarzy, reprezentujących 5 modelarni czterech warszawskich spółdzielni mieszkaniowych. Można by tak uznać, gdyby nie pewne aspekty, którym warto poświęcić kilka słów.

Przede wszystkim, są to zawody upowszechniające wśród młodzieży modelarstwo redukcyjne, a przy tym — polską technikę lotniczą. I choćby tylko z tych względów powinno się zadbać o spopularyzowanie ich. Zawody mają zresztą pewną tradycję — pierwsze odbyły się 3 maja 1981 r.

Zadziwiająco, jak niewielki odsetek budowanych u nas modeli redukcyjnych stanowią modele polskich samolotów. Samolotów, których było przecież wiele i które rozstawiły polskie skrzydła w świecie. Konstrukcje te są przy tym wdzięcznymi obiektami dla modelarstwa. A jednak...

Przykre jest również i to, że tak niewielu modelarzy spośród specjalizujących się w uwielówkach buduje makiety latające (F-4B), podczas gdy znaczna ich liczba zadawała się modelami sylwetkowymi (F-4B/S), rezygnując z odtwarzania kadłuba na rzecz zwykłej pomalowanej efektownie „dechy”. Idąc na łatwiznę zatracza się piękno modelu, jego pełna efektywność... A przy tym — co tu kryć — jakże ubogo rozwija się własne umiejętności. Było to wyraźnie widoczne w dotychczasowych edycjach zawodów, jako, że dopuszcza się... także modele sylwetkowe. Na ostatnich, ubiegłorocznych, były dosłownie... 2 makiety, reprezentowane zresztą przez gospodarzy, z modelarni SBM „Politechnika”. W grupie juniorów Krzysztof Mularczyk wystąpił z makieta RWD-10 w skali 1:8, a senior Krzysztof Herman pokazał makietowy model RWD-4 w skali 1:6. Obydwa uzyskały najwyższe noty w ocenie technicznej — jakże blade wyglądały przy nich owe „dechy” — modele atrakcyjnych skądinąd, samolotów: PZL-104 Wilga 35, P-51 Mustang, P-39 Airacobra, Mosquito. W konsekwencji tego dwie nagrody specjalne zawodów podzielił między siebie wymienieni reprezentanci gospodarzy. Mieljmy nadzieję, że w tegorocznych zawodach, konkurencji nie dadzą im tak łatwo wygrać.

Zawody będą odbywać się co roku i z punktu widzenia zawodników zapowiadają się bardzo ciekawie. Następna ich edycja, trzecia, rozegrana będzie 11 października 1987 r. na tym samym terenie (ZSO, Warszawa, ul. Bełska 1/3). Podobnie jak w roku ubiegłym dopuszczone zostaną modele sylwetkowe (F-4B/S), będą jednak oceniane wg tych samych kryteriów, co makiety. Jeśli zaś chodzi o przepisy sportowe, to ocena wykonania modeli oraz konkursu w locie będzie zgodna z przepisami Kodeksu Sportowego FAI.

W ubiegłym roku w skład komisji sędziowskiej wchodził: Jerzy Kosiński — kierownik Sekcji Modelarskiej Aeroklubu Warszawskiego; Bolesław Wojewódzki — również z Aeroklubu Warszawskiego instruktor modelarni osiedlowej na Chmielewce, pracownik WSK PZL-Okecie; inż. Sergiusz Musiałowicz — pracownik WSK PZL-Okecie. Komputerowym opracowaniem wyników zajął się mikrokomputerowy klub HOBBYTE SBM „Politechnika”, kierowany przez Krzysztofa Hermana (napisano specjalny program).



Na pierwszym planie — sylwetkowy model 1:10 samolotu P-51D Mustang Adama Dębowskiego. Nieco dalej — również sylwetkowy model P-39 Airacobra Adama Biernackiego (1:12)

Zawody te mają charakter imprezy powszechnej, bo jakkolwiek organizuje się je dla reprezentantów modelarni osiedlowych warszawskich spółdzielni mieszkaniowych, to mogą w nich uczestniczyć także modelarze niezrzeszeni, jak również mile widziani będą zawodnicy spoza Warszawy (konieczne wcześniejsze zgłoszenie, w związku z rezerwacją hotelu). Obowiązują w nich dwie grupy wiekowe: juniorzy — do lat 19, i seniorzy — powyżej tego wieku (obowiązuje rok urodzenia). Na wynik drużynowy sumują się punkty najlepszych zawodników z danej modelarni, niezależnie od grupy wiekowej (niektóre modelarnie grupują tylko osoby z jednej grupy wiekowej). Nie ogranicza się liczby zawodników z poszczególnych modelarni, obowiązuje jednak zasada: jeden zawodnik — jeden model. Liczba pomocników w ekipie nie może przekraczać dwóch osób.

Tyle najważniejszych zasad regulaminowych, a zainteresowani będą mogli zapoznać się ze szczegółami regulaminu, który wraz z załącznikami (planem dojazdu i kartą zgłoszenia) będzie rozsyłany do modelarni.

Do organizatorów dołączyła Wytwórnia Sprzętu Komunikacyjnego PZL-Okecie i z tą chwilą zawody stały się Zawodami o Memoriał inż. Zygmunta Puławskiego, twórcy znakomitych polskich samolotów bojowych lat międzywojennych, związanego z warszawskimi zakładami. Rzecz jednak nie tylko w nazewnictwie i dodatkowym sponsorze. Jak wspomniano, chodzi o popularyzację polskiej techniki lotniczej i polskiego sprzętu. Już w ubiegłorocznych zawodach wprowadzono dwie dodatkowe nagrody specjalne, przyznawane tylko na podstawie noty za ocenę techniczną. Jedną z nich była nagroda dla zawodnika, który stanie do zawodów z modelem samolotu polskiej konstrukcji, a model ten uzyska najwyższą notę podczas oceny technicznej, spośród modeli samolotów polskiej konstrukcji. Druga — dla zawodnika, który stanie do zawodów z modelem najstarszego samolotu polskiej konstrukcji wśród samolotów, których modele brały udział w zawodach. Obydwie nagrody, podobnie jak kryteria, zostaną utrzymane w najbliższej edycji zawodów, a dodatkowo ustanowiono trzecią nagrodę specjalną: dla zawodnika, który stanie do zawodów z modelem samolotu skonstruowanego lub produkowanego w zakładach PZL na Okeciu, a model ten uzyska najwyższą ocenę techniczną wśród modeli PZL. Fundatorem tej nagrody jest właśnie PZL-Okecie.

Jeśli mowa o nagrodach, to przewidziana jest nagroda przechodnia dla zwycięskiego zespołu (modelarni), przyznawana już od tego roku, a będzie nią oprawiona łopata śmigła z wygrawerowanymi stosownymi napisami. Po roku, w dniu następnych zawodów, trofeum to będzie zwracane organizatorowi zawodów, by mogło być wręczone nowemu zwycięskiemu zespołowi.

W ubiegłym roku ograniczono się jedynie do indywidualnych i zespołowych nagród rzeczowych — były nimi narzędzia modelarskie (ZSRR), laminatowe prefabrykaty kadłubów szybowców (CSRS) i silniki modelarskie (ZSRR).

Godna uwagi — i pozazdroszczenia! — jest dbałość SBM „Politechnika” o stronę bytową — wszyscy zgłoszeni uczestnicy zawodów mieli zapewniony, na koszt organizatorów, gorący posiłek w lokalu gastronomicznym. Jak poinformowano — nie odstąpi się od tej zasady. Motywy — motywami, nagrody — nagrodami, ale zawody zaczynają się

dokończenie na str. 8

KTO PODEJMIE INICJATYWĘ?

Stwierdzeniu, że nie ma politechnizacji bez modelarstwa, a modelarstwa bez silników — nikt nie zaprzeczy. Mowa tu oczywiście o uniwersalnym silniczku poj. 2,5 ccm mającym zastosowanie do wszystkich rodzajów modeli i nie tylko. Jak trudny jest on do nabycia wiedzą ci, którzy odwiedzają sklepy Składowe Harcerskiej. Silniki, sprowadzane z niewielkich ilościach z zagranicy, znikają błyskawicznie.

Problemów z tym związanych nie mają modelarze z Fabryki Samochodów Ciężarowych w Lublinie. Zorganizowana tam przez Bolesława Lemańskiego przed dwudziestu laty modelarnia od lat mieści się w warsztatach zespołu szkół zawodowych przy fabryce. Jeden z byłych opiekunów modelarni mgr inż. Edward Mucha podniósł rangę modelarni w szkole nadając jej nazwę: Modelarski Ośrodek Doświadczalny LOK

przy Zespole Szkół Zawodowych FSC. Zaczęto nawet pytać żartobliwie: modelarnia przy szkole, czy szkoła przy modelarni? Związek szkół z modelarstwem, uprawianie tej pasjonującej dziedziny sportu przez uczniów wpływa na rozwój ich zainteresowań oraz kwalifikacji.

Aktualnie modelarzem z FSC przewodzi inż. Tadeusz Budzyński, kierownik warsztatów szkolnych. Wychowanek inż. Muchy, wieloletni reprezentant i mistrz Polski modelarstwa samochodowego, do dziś jest czynnym zawodnikiem. Inż. Budzyński i jego podopieczni znajdują się w czołówce modelarskiej kraju, zdobywają liczne nagrody i wyróżnienia na zawodach krajowych i za granicą. Mając do dyspozycji dobrze wyposażone warsztaty, ciesząc się życzliwością dyrekcji i załogi, sami rozwijają trudności w zaopatrzeniu w różne techniczne akcesoria mode-

larskie wytwarzając je we własnych warsztatach. Inż. Budzyński opracował także technologię silnika i przy pomocy sympatyków modelarstwa z narzędziowni i innych wydziałów fabrycznych wykonał kilka jego prototypów dla potrzeb modelarzy z fabryki.

Tak sobie radzą modelarze z FSC. A co z resztą kraju? Dla potrzeb modelarzy i innych majsterkowiczów należałoby rozwinąć produkcję silników w liczbie 50 tys. sztuk rocznie. Aby je produkować, trzeba dysponować niezbędnymi urządzeniami: tokarką, frezarką i innymi. Są trudno osiągalne na rynku, nabycie ich, wymaga nakładów przekraczających 10 mln złotych i 1000 dolarów. Niezbędna jest także grupa pracowników, składająca się z kilkunastu fachowców. Kto ma się tym zająć?

Fabryka samochodów w Lublinie, której brakuje około 1500 osób oraz funduszy, ma-

jąca skąpa liczbę obrabiarek przy tym zajęta m.in. przygotowaniem nowego typu samochodów, nie ma ani zbyt dużych chęci, ani możliwości brania na swe barki dodatkowych kłopotów związanych z produkcją silniczków. Znaczący temat twierdzą, że inny producent nie wchodził w grę. Należałoby więc FSC do tej działalności nie tylko zachęcić (bo jej związki i nakłady na modelarstwo były i są duże), ale po prostu pomóc.

Kto to może uczynić? Przede wszystkim ci, którzy są odpowiedzialni za rozwój politechnizacji. A więc Ministerstwo Oświaty i Wychowania, Aeroklub PRL, ZG LOK i Centralna Składowa Harcerska, która na rozprowadzeniu materiałów technicznych nieźle zarabia. Instytucje te powinny zawiązać komitet, któryby oprócz popierania i wypowiadania się na temat konieczności produkcji silniczków, krok po kroku usuwał różne przeszkody i pomagał fabryce. Załatwiał ulgi w podatkach, kredyt, wydawał przydział maszyn itd.

Do rozwijania politechnizacji nie wystarczy bowiem same chęci i program, przede wszystkim potrzebny jest określony sprzęt i materiały. (K)

WARSZAWSKIE ZAWODY...

dokończenie ze str. 7

przebieg w godzinach rannych, a kończą w późnych popołudniowych. Trwają więc niemal cały dzień.

Tyle o zawodach minionych i najbliższych, snują się jednak wizje i na dalszą przyszłość. A gdyby tak impreza znalazła naśladowców w innych miastach? Stąd już tylko krok do rozgrywania ogólnopolskich zawodów spółdzielczości mieszkaniowej, w kategorii F-4B, z dopuszczeniem F-4B/S. Jak zwierzył się kierownik dotychczasowych zawodów, mgr inż. Jerzy Mularczyk (instruktor modelarni SBM „Politechnika”), jest to jego idea i pięknie by było, gdyby kiedyś przerodziła się w rzeczywistość.

Na razie organizatorzy Warszawskich Zawodów Spółdzielczości Mieszkaniowej Makiet Latających na Uwięzi o Memoriam inż. Zygmunta Pułaskiego — serdecznie zapraszają i zainteresowanych proszą o kontaktowanie się na telefon (warszawski): 48-02-93 (Dział Społeczno-Wychowawczy SBM „Politechnika”).

PIOTR GÓRSKI

Poprawiam własny rekord świata

Jest niedziela 17 sierpnia 1986 r. Wybieramy się na czwartą już w tym roku próbę pobicia rekordu świata prędkości lotu modelu wodnosamolotu z napędem gumowym. Mój zeszłoroczny rekord jest za niski.

Model przygotowałem bardzo szybki, trzy nieudane próby wynikały właśnie z tego, że jest zbyt szybki, a ja uczyć się synchronizacji własnych ruchów przy starcie, decydują ułamki sekund: lewa ręka śmigło, prawo — model.

Przejeżdżamy na lotnisko, wielki ruch, wrócili właśnie z łodzi z Międzyzdrojów. Europy dwój. Krokowscy wicemistrzowie K. Lenortowicz i M. Wiczeorek; naszej ekipie nikt nie towarzyszy, lecz i nie przeszkadza. Miernik spokojnie wytycza bazę, ja z kolegami przygotowuję i napełniam zbiorniki wodne.

Nad Krokowem wyraźny front burzowy, nad lotniskiem prawie kompletna cisza i bardzo niskie ciśnienie, jest okoj. Wszystko gotowe, sędziowie na stanowisko. Pierwszy start (pod wiatr) o godz. 17.14 — wyniki: 2,48 i 2,49 sek. — prędkość — 72,434 km/godz. Zmiana stanowiska startowego i o 17.31 drugi start (z wiatrem). Czas — 2,29 i 2,29 sek. — prędkość — 78,602 km/godz. Jest nowy rekord świata, dokładne obliczenia na kalkulatorze — 75,51 km/godz. lepiej, niż zakładałem. Wracamy do miasta w strugach ulewnej deszczu, w Chrzanowie oberwone chmury, istny potop.

Czy jestem w stanie uzyskać lepszy wynik? Pewnie tak, ale należy dokonać kilku zmian w modelu, (pn. zrobić blokadę śmigła, lewa ręka nie może być przed śmigłem tylko za nim) i kilku innych drobnych poprawek.

Konstrukcja modelu
Kadłub — klasyczny, dzielony, łączniki zatrzaskowe.
Skrzydła — bezdźwigarowe, łączenie no bagnetach, kryte popierem japońskim, lakierowane na błyszcząco, zoklinowanie 0.
Stateczniki — z płytki białej 5 mm, gładkie, zaklinowanie 0-3.
Śmigło — grzybek i piasta jak przy każdej mojej gumówce, łopatkę wykonaną specjalnie, średnica 400, skok 550 mm.
Pływak — składany do tyłu, systemem dźwignia — ciągną.
Przewodząca statecznik poziomy na kąt — 3, model wznosi się i ze zmniejszoną prędkością, ślizgiem lądzie.
System rotunkowy — po 4-5 sek. lotu poziomego wyłącznik czasowy

Podstawowe dane techniczne

Masa całkowita
Całkowita powierzchnia nośna
Obciążenie powierzchni nośnej
— 14,91 dm²
— 256,7 g (w tym 37,8 g gumy).
— 17,22 g/dm².

Model przelotuje bozę na wysokości 2-3 m z tendencją skrętu w lewo, wiatr 0,5-1,5 m/sek., temperatura 25°C, pełne zachmurzenie.

Składam serdeczne podziękowanie kolegom klubowym, którzy moim próbom poświęcili wiele wysiłku i czasu.

Aeroklub Krakowski
mgr inż. BRONISŁAW MALCZYK

Klasyfikacja II Warszawskich Zawodów Spółdzielczości Mieszkaniowej Makiet Latających na Uwięzi (F-4B)

Juniorzy:

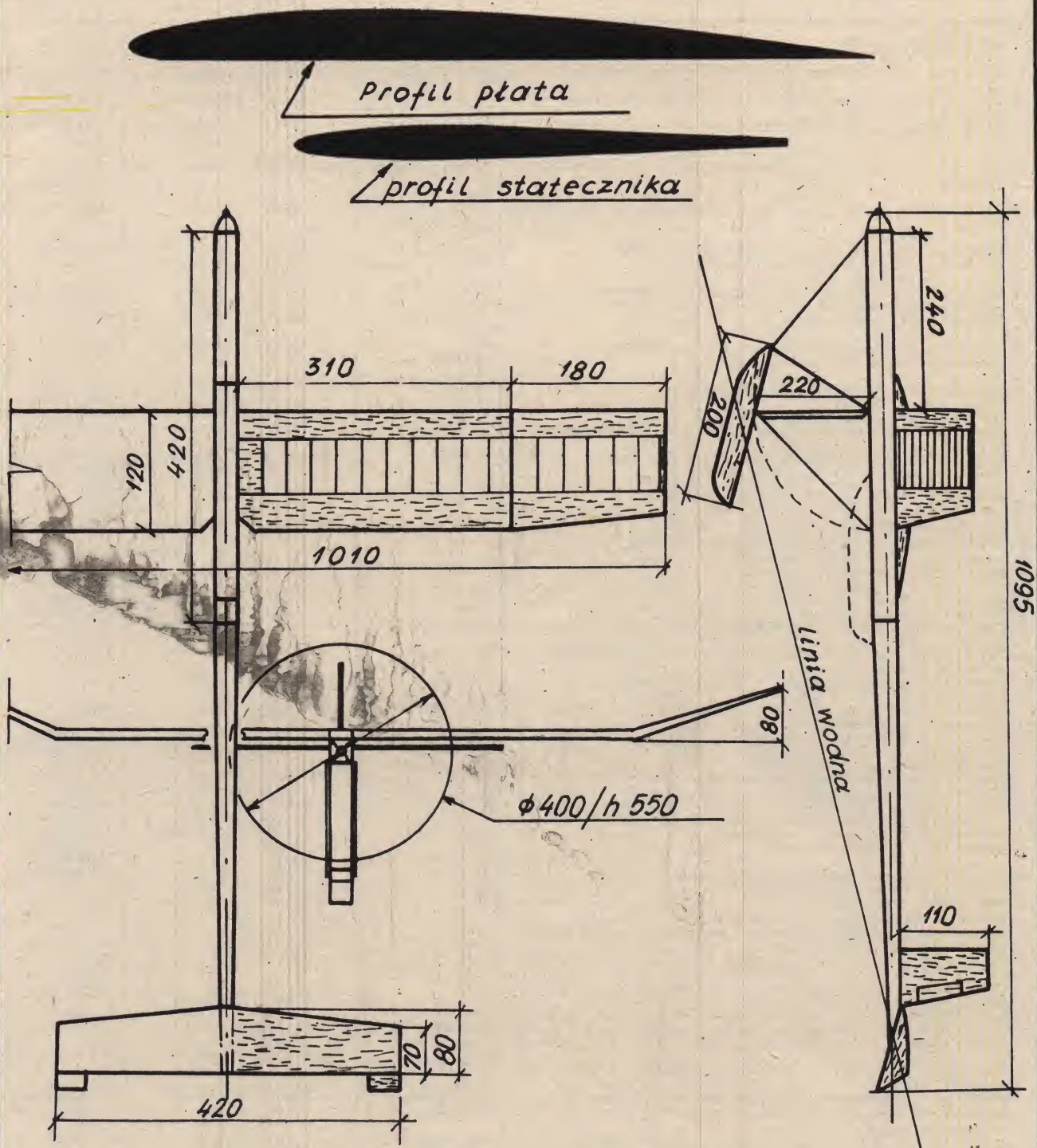
1. Adam Dębowski, mod. SM „Bródno” — Os. Kondratowicza: P-51D Mustang 1:10 (sylwetkowy) — 651 pkt.
2. Krzysztof Mularczyk, mod. SBM „Politechnika”: RWD-10 1:8 (makietowy) — 609 pkt.
3. Rafał Szymański, mod. SBM „Ursynów” — Os. Jary: P-51D Mustang 1:12 (sylwetkowy) — 606 pkt.
4. Adam Biernacki, mod. SM „Bródno” — Os. Kondratowicza: P-39 Alracobra 1:12 (sylwetkowy) — 519 pkt.
5. Paweł Misztal, mod. RSM „Os. Młodych” — Os. Ateńska: Mosquito 1:15 (sylwetkowy) — 498 pkt.
6. Tomasz Turowski, mod. SM „Bródno” — Os. Toruńska: PZL-104 Wilga 35 1:10 (sylwetkowy) — 459 pkt.

Seniorzy:

1. Krzysztof Herman, mod. SBM „Politechnika”: RWD-4 1:6 (makietowy) — 810 pkt.
2. Rafał Rajewski, mod. SBM „Ursynów” — Os. Jary: Zlin 50L 1:8 (sylwetkowy) — 546 pkt.

Klasyfikacja zespołowa:

1. SBM „Politechnika” — 1419 pkt.
2. SM „Bródno” — Os. Kondratowicza — 1170 pkt.
3. SBM „Ursynów” — Os. Jary — 1152 pkt.
4. RSM „Os. Młodych” — Os. Ateńska — 498 pkt.
5. SM „Bródno” — Os. Toruńska — 459 pkt.



REKORD ŚWIATA

prędkość na bazie

75,51 km/h

Model klasy F1B „HYDRO”

Skala 1:10	Opracował: Bronisław Malczyk	Arkusz 1
Data 10.09.86.	Kreślił: Antoni Opoczka	Nr ark 1

KALENDARZ IMPREZ CENTRALNYCH MODELARSTWA LOTNICZEGO I KOSMICZNEGO AEROKLUBU PRL NA ROK 1987

Nazwa imprezy	Klasy modeli	Termin zawodów	Miejsce zawodów	Organizatorzy
1	2	3	4	5
— Mistrzostwa Europy Modeli Halowych	F1D	25—30.08.	Wrocław	APRL i Aer. Wrocławski
— Mistrzostwa Państw Socjalistycznych w Modelarstwie Kosmicznym	S3A, S4B, S5C, S6A, S7, S8E	06—12.06.	Leszno	APRL i Aer. Leszczyński CWL
— XXXI Centralne Zawody Modeli na Uwięzi dla Juniorów z Placówek Wychowania Pozaszkolnego	F2A, F2A1/2, F2B, F4B, F4S, F2CPM	16—17.05.	Katowice	Palac Młodzieży i Aer. Śląski
— XVIII Zawody dla Młodzików „Młodzi modelarze-lotnicy na start”	F1A1/2, F1H, F1G, F1C-1,3, S3A, F2B, F4S	31.05.	wszystkie lotn. aeroklubowe	wszystkie aerokluby regionalne
— XIII Harcerski Turniej Drużyn Lotniczych „Ikar-87” dla Młodzików i Juniorów	M-F1A1/2, F1H, S3A, I-F1A, F2B, S3A	12—14.06.	Kraków	Chorągiew ZHP i Aer. Krakowski
— XXII Centralne Zawody Modeli Latających Spółdzielczości Mieszkaniowej	F1A1/2, F1H, F1G, S3A, F1C1,3, F2B, F4B/S, CO2	19—21.06.	Gliwice	G.S.M. i Aer. Gliwicki
— Mistrzostwa Polski w Modelarstwie Kosmicznym dla juniorów	S3A, S4B, S6A, S7	19—21.06.	Kielce	Aer. Kielecki
— Mistrzostwa Polski Modeli na Uwięzi dla juniorów	F2A, F2B, F4B/S	26—28.06.	Olsztyn	Aer. Warm.-Mazurski
— Mistrzostwa Polski Modeli Swobodnie Latających dla juniorów	F1A, F1B, F1C	25—28.06.	Mielec	Aer. Mielecki
— Mistrzostwa Polski Modeli Halowych dla juniorów i seniorów	F1D	26—28.06.	Wrocław	Aer. Wrocławski
— Mistrzostwa Polski Modeli na Uwięzi	F2A, F2B, F2C, F2D	03—05.07.	Toruń	Aer. Pomorski
— Mistrzostwa Polski Modeli Akrobacyjnych Zdalnie Sterowanych	F3A	28—30.08.	Kraków	Aer. Krakowski
— Mistrzostwa Polski w Modelarstwie Kosmicznym	S3A, S4B, S5C, F3E	03—06.09.	Grudziądz	Aer. Grudziądzki
— Centralne Zawody Modeli z napędem elektrycznym	S6A, S7, S8E	04—08.09.	Łódź	Aer. Łódzki
— Mistrzostwa Polski Makiet	F4B, F4C	10—13.09.	Katowice	Aer. Śląski
— Mistrzostwa Polski Modeli Swobodnie Latających	F1A, F1B, F1C	17—20.09.	Leszno	Aer. Leszczyński
— Mistrzostwa Polski Modeli Szybowców Zdalnie Sterowanych dla juniorów i seniorów	F3B, F3B, A, B	24—27.09.	Warszawa	Aer. Warszawski
— Mistrzostwa Polski Modeli Szybowców na Zbożu	F1E, F3F	02—04.10.	Jezów Sudecki	Aer. Jeleniogórski
— XXV Centralne Zawody Latawców dla Młodzików	plaskie i skrzynkowe	09—11.10.	Białystok	„Spolem” WZSS i Aer. Białostocki
— Mistrzostwa Polski Redukcyjnych Modeli Lotniczych	F41A, F41B, F41C	23—25.10.	Kalisz	WDK i Aer. Ostrowski
— I Centralne Zawody Modeli Śmigłowców	F3C	03—04.10.	Świdnik	Aer. Świdnicki
ZAWODY ELIMINACYJNE DO MISTRZOSTW POLSKI				
W kategorii modeli swobodnie latających				
— Półfinał M. P. modeli halowych dla juniorów	F1D	11—12.04.	Częstochowa	Aer. Częstochowski i Huta im. Bieruta
— Półfinał M. P. modeli halowych	F1D	04—05.05.	Bydgoszcz	Aer. Bydgoski
— Ogólnopolskie Zawody Modeli Swobodnie Latających o „Puchar Ziemi Średzkiej” — półfinał M. P. dla juniorów z okr. 1, 7, 8, 9	F1D	16—17.05.	Wrocław	Aer. Wrocławski
— Zawody Modeli Swobodnie Latających o „Memoriał St. Michniewskiego” — półfinał M. P. dla juniorów z okr. 2, 3, 4, 5, 6, 10	F1A, F1B, F1C	23—24.05.	Środa Wlkp.	Aer. Poznański
— Zawody modeli swobodnie latających o „Memoriał J. Dobiszewskiego” — półfinał M. P. dla okr. 1, 7, 8, 9	F1A, F1B, F1C	23—24.06.	Katowice	Aer. Śląski
— Półfinał M. P. modeli swobodnie latających dla okr. 2, 3, 4, 5, 6, 10	F1A, F1B, F1C	20—21.06.	Ostrów	Aer. Ostrowski
— Półfinał M. P. modeli swobodnie latających dla okr. 2, 3, 4, 5, 6, 10	F1A, F1B, F1C	20—21.06.	Mielec	Aer. Mielecki
— Półfinał M. P. modeli do walki powietrznej	F2D	25—26.04.	Wrocław	Aer. Wrocławski
— Zawody modeli na uwięzi z okazji „Dnia Zwycięstwa” — półfinał M. P. w kl. F2C oraz dla juniorów w kl. F2B	F2B, F2C	08—09.05.	Częstochowa	Aer. Częstochowski
— Zawody modeli prędkościowych i wycigowych na uwięzi o „Memoriał A. Kozłowskiego” — półfinał M. P.	F2A, F2C	09—10.05.	Dąbr. Górnicza	Aer. Śląski
— Zawody o „Puchar Opolskiej S.M.” — półfinał M. P. modeli akrobacyjnych	F2B	13—14.06.	Opole	Aer. Opolski
— Półfinał M. P. modeli akrobacyjnych dla juniorów	F2B	23—24.05.	Rzeszów	Aer. Rzeszowski
— Półfinał M. P. modeli do walki powietrznej	F2D	23—24.05.	Wałbrzych	Aer. Wałbrzyski
— Półfinał M. P. modeli akrobacyjnych	F2B	23—24.05.	Elk	Aer. Suwałki
— Półfinał M. P. modeli akrobacyjnych dla juniorów	F2B	06—07.06.	MDK w Elku	Aer. Suwałki
— Półfinał M. P. modeli prędkościowych	F2A	06—07.06.	Poznań	Aer. Poznański
— Półfinał M. P. modeli akrobacyjnych	F2B	20—21.06.	Ostrów	Aer. Ostrowski
— Półfinał M. P. modeli akrobacyjnych	F2B	20—21.06.	Warszawa	Aer. Warszawski
W kategorii modeli zdalnie sterowanych				
— Zawody Modeli Szybowców na Zbożu o „Puchar Gór Świętokrzyskich” — półfinał M. P. dla okr. 1, 2, 3	F3F	25—26.04.	Kielce	Aer. Kielecki
— Półfinał M. P. modeli szybowców na zbożu dla okr. 4, 10	F3F	25—26.04.	Zar	Aer. Bielsko-Bialski
— Półfinał M. P. modeli szybowców na z czu dla okr. 7, 8, 9	F3F	23—24.05.	Kartuzy	Aer. Gdański
— Półfinał M. P. modeli akrobacyjnych	F3A	23—24.05.	Kraków	Aer. Krakowski
— Półfinał M. P. modeli szybowców dla juniorów i seniorów z okr. 7, 8, 9	F3B i F3B-A, B	06—07.06.	Inowrocław	Aer. Kujawski
— Półfinał M. P. modeli szybowców dla juniorów i seniorów z okr. 1, 2, 3	F3B i F3B-A, B	13—14.06.	Warszawa	Aer. Warszawski
— Zawody Modeli Szybowców na Zbożu o „Memoriał Kuczy” — półfinał M. P. dla okr. 5, 6	F3F	06—07.06.	Jezów Sud.	Aer. Jeleniogórski
— Ogólnopolskie Zawody Modeli Akrobacyjnych o „Memoriał E. Osłńskiego” — półfinał M. P.	F3A	27—28.06.	Warszawa	Aer. Warszawski
— Półfinał M. P. modeli szybowców dla juniorów i seniorów z okr. 4, 10	F3B i F3B-A, B	04—05.07.	Kraków	Aer. Krakowski
— Półfinał M. P. modeli szybowców dla juniorów i seniorów z okr. 5, 6	F3B i F3B-A, B	11—12.07.	Łódź	Aer. Łódzki
W kategorii makiet				
— Zawody Makiet o „Puchar Dowódcy Wojsk Lotniczych” — półfinał M. P.	F4B, F4B/S	08—10.05.	Opole	Aer. Opolski, DWL
— Ogólnopolskie Zawody Makiet o „Puchar WKKFiT” — półfinał M. P.	F4B, F4C, F4B/S	16—17.05.	Toruń	Aer. Pomorski
— Ogólnopolskie Zawody Makiet o „Memoriał Z. Szajewskiego i J. Ostrowskiego” — półfinał M. P.	F4B, F4B/S	22—24.05.	Częstochowa	Aer. Częstochowski
— XX Ogólnopolskie Zawody Makiet o „Memoriał kpt. płk J. Różańskiego” — półfinał M. P.	F4B, F4C, F4B/S	04—06.09.	Łódź	Aer. Łódzki
— Zawody Makiet o „Puchar Klubu Seniorów Lotnictwa” — półfinał M. P.	F4C	20—21.06.	Katowice	Aer. Śląski
— Półfinał M. P. redukcyjnych modeli lotniczych dla okr. 1, 7, 8, 9	F41A, F41B, F41C	03—04.10.	Grudziądz	ZDK i Aer. Grudziądzki
— Półfinał M. P. redukcyjnych modeli lotniczych dla okr. 2, 3, 4, 5, 6, 10	F41A, F41B, F41C	10—11.10.	Świdnica	Aer. Ziemi Wałbrzyskiej
W kategorii modeli kosmicznych				
— Zawody Modeli Kosmicznych o „Memoriał J. Gagarina” — półfinał M. P. dla juniorów z okr. 1, 7, 8, 9	S3A, S4B, S6A, S7	09—10.05.	Toruń	Aer. Pomorski
— Półfinał M. P. modeli kosmicznych dla juniorów z okr. 2, 3, 4, 5, 6, 10	S3A, S4B, S6A, S7	09—10.05.	Rzeszów	Aer. Rzeszowski
— Półfinał M. P. modeli kosmicznych dla okr. 2, 3, 4, 5, 6, 10	S5C, S7, S8E	16—17.05.	Piotrków Tryb.	Aer. Ziemi Piotrkowskiej
— Półfinał M. P. modeli kosmicznych dla okr. 1, 7, 8, 9	S5C, S7, S8E	27—28.06.	Ślupsk	Aer. Ślupski
— Półfinał M. P. modeli kosmicznych dla okr. 2, 3, 4, 5, 6, 10	S3A, S4B, S6A	27—28.06.	Nowy Sącz	Aer. Podhalański
— Półfinał M. P. modeli kosmicznych dla okr. 1, 7, 8, 9	S3A, S4B, S6A	03—05.07.	Gdańsk	Aer. Gdański

KALENDARZ

Międzywojewódzkich i strefowych zawodów eliminacyjnych, Centralnych i Mistrzostw Polski, Kursów, Narad i Zgrupowań, Międzynarodowych zawodów, Posiedzeń — Zgromadzeń (FEMA, NAVIGA) oraz Ogólnopolskich zawodów modelarskich na 1987 r.

NAZWA IMPREZY	Organizator ZW — LOK	Miejsce zawodów	TERMIN
1	2	3	4
Międzywojewódzkie zawody eliminacyjne do MP/87 modeli samochod. prędkość. klas: I, II, III, IV oraz IIst i Vst. j.w. j.w. j.w. j.w.	Bydgoszcz Katowice Toruń Lublin Poznań	Bydgoszcz Ruda Śl. Grudziądz Lublin Poznań	9—10.05 16—17.05 16—17.05 23—24.05 30—31.05
Strefowe zawody eliminacyjne modeli kołowych zdalnie kierowanych klas: RC-EA, EB, VI i V2 strefy — „PÓŁNOC” strefy — „PÓŁUDNIE” strefy — „WSCHÓD” strefy — „ZACHÓD”	Koszalin Katowice Siedlce Wałbrzych	Koszalin Katowice Mińsk Maz. Wałbrzych	1—3.05. 29—31.05. 5—7.06. 12—14.06.
Strefowe zawody eliminacyjne modeli pływaj. żaglowych klas: DX, DM, D-10 i F5Xst. strefy — „ZACHÓD” strefy — „PÓŁUDNIE” strefy — „PÓŁNOC” strefy — „WSCHÓD”	Zielona Góra Kielce Gdańsk Suwałki	Ślawa Śl. Pińczów Wieżycja Głizycko	28—30.05. 29—31.05. 5—7.06. 5—7.06.
Strefowe zawody eliminacyjne modeli pływaj. żaglowych klas: F5X, F5M, F5-10. strefy — „ZACHÓD” strefy — „PÓŁUDNIE” strefy — „PÓŁNOC” strefy — „WSCHÓD”	Zielona Góra Kielce Gdańsk Suwałki	Ślawa Śl. Pińczów Wieżycja Głizycko	31.05—2.06. 1—3.06. 8—10.06. 8—10.06.
Strefowe zawody eliminacyjne modeli pływaj. zdal. kier. klas: F1, F3 i FSR. strefy — „WSCHÓD” strefy — „PÓŁNOC” strefy — „PÓŁUDNIE” strefy — „ZACHÓD” Barażowe spotkanie w klasach FSR	Warszawa Pila Krosno Poznań Wrocław	Warszawa Chodzież Sieniewa Poznań Wrocław	29—31.05. 29—31.05. 12—14.06. 26—28.06. 11—12.07.
Strefowe zawody eliminacyjne modeli pływaj. redukcyjnych klas: E, F2, F6 i F7. strefy — „PÓŁUDNIE” strefy — „ZACHÓD” strefy — „WSCHÓD” strefy — „PÓŁNOC”	Rzeszów Szczecin Białystok Wrocław	Rzemień Szczecin Wielkopol Sitnica	22—24.05. 5—7.06. 19—21.06. 12—14.06.
ZAWODY CENTRALNE			
Centralne zawody modeli latających na uwięzi klas: F2B, F2D, F4B.	Sieradz	Wieluń	19—21.06.
Centralne zawody modeli latających swobodnie klas: F1A, F1B, F1C.	Zamość	Zamość	18—19.07.
Centralne zawody modeli latających rakiet klas: S-3, S-4, S-7.	Katowice	Katowice	5—7.07.
MISTRZOSTWA POLSKI			
Mistrzostwa Polski modeli samochod. prędkościowych z napędem spalinowym klas: I—IV, IIst i Vst.	Lublin	Lublin	31.07—2.08.
Mistrzostwa Polski modeli pływających zdalnie kierowanych klas: FSR.	Skiernewice	Rawa Maz.	31.07—2.08.
Mistrzostwa Polski modeli pływających żaglowych zdalnie kier. klas: F5X, F5M i F5-10.	Pila	Wągrowiec	4—6.09.
Mistrzostwa Polski modeli kołowych zdalnie kier. z napędem elektrycznym klas: RC-EA, EB.	Piotrków Tryb.	Zelów	14—16.08.
Mistrzostwa Polski modeli pływających redukcyjnych klas: E, F2, F6 i F7.	Biała Podl.	Łosice	21—23.08.
Mistrzostwa Polski modeli pływających żaglowych klas: DX, DM, D-10 i F5-Xst.	Leszno	Bolesław	28—30.08.
Mistrzostwa Polski modeli pływających zdalnie kierowanych klas: F1 i F3.	Gorzów Wlkp.	Gorzów	4—6.09.
Mistrzostwa Polski modeli kołowych zdalnie kierowanych klas: RC-V1, RC-V2.	Opole	Kędzierzyn	4—6.09.
ZAWODY MIĘDZYNARODOWE			
Międzynarodowe zawody modeli pływających żagli. klas: F-5 (ZSRR, Jugosławia, NRD, CSRS, Polska I i Polska II).	Gdańsk	Gdańsk	28—31.08.
Mistrzostwa świata modeli redukcyjnych statków i okrętów klas: C1—C4 „NAVIGA”	Francja	Rouen	2—8.04.
Tradycyjne zawody modeli redukcyjnych statków i okrętów klas: C1—C4.	Rumunia	Bukareszt	05.
Międzynarodowe zawody modeli pływających państw socjalistycznych klas: FSR.	Bulgaria	Stara Zagora	05.
Zawody przygotowawcze państw socjalistycznych modeli kołowych „FEMA”	ZSRR	do uzgodn.	06.
Zawody przygotowawcze państw socjalistycznych modeli pływających klas: F1, F2, F3, E, „NAVIGA”	Rumunia	do uzgodn.	06.
Tradycyjne zawody modeli kołowych „FEMA”	Bulgaria	Warna	06.
Mistrzostwa świata modeli pływających z napędem mechanicznym klas: F1, F2, F3, E.	NRD	Schwerin	7—15.06.
Mistrzostwa Europy modeli samochodów prędkość. klas: I—IV „FEMA-87”	Szwajcaria	Bazylea	2—5.08.
Tradycyjne zawody modeli kołowych klas: RC-V1	CSRS	Trnawica	08.
Tradycyjne zawody modeli pływających zdalnie kierowanych.	Bulgaria	Gabrowo	09.
Tradycyjne zawody modeli żaglowych zdal. kier.	Jugosławia	Split	11—13.09.
ZAWODY OGÓLNOPOLSKIE			
IX-Ogólnopolskie zawody modeli kołowych zdalnie kierowanych Spółdzielczości Mieszkańcowej.	Łódź	Łódź	
VII-Międzynarodowy Konkurs Lotniczych Modeli plastikowych.	Wrocław	Wrocław	9—10.05.
Ogólnopolskie zawody modeli samochodów zdal. kier. uczestn. wychowania pozaszkolnego.	Tarnów	Tarnów	16—18.05.
Ogólnopolskie zawody modeli pływających klas: FSR.	Pila	Chodzież	20—21.06.
Ogólnopolskie zawody modeli kołowych o „GRAND PRIX — NOWY SĄCZ 87”	Nowy Sącz	Nowy Sącz	3—4.10.
IV-Mistrzostwa Polski Modeli Statków i Okrętów klas: „O”.	Lublin	Lublin	8—11.10.
V-Ogólnopolskie zawody — Konkurs kartonowych modeli redukcyjnych.	Wrocław	Oleśnica	7—8.11.
VI-Ogólnopolskie zawody modeli kołowych klas: RC-E i RC-V o „PUGAR DŹR. JELCZ. Z-DÓW SAMOCHODOWYCH”	Wrocław	Jelcz	19—20.09.
IV-Mistrzostwa Polski waloryzowanych modeli redukcyjnych kołowych i okrętowych.	Wrocław	Wrocław	14—15.11.
Ogólnopolskie zawody modeli kołowych klas: RC-A, RC-A/G, RC-A’G, RC-E12.	Kraków	Wieliczka	21—22.11.
XIII-Ogólnopolskie Zawody Modeli Kołowych z napędem elektrycznym RC	Opole	Zawadzkie	28—29.03.

DZIAŁ SZKOLENIA
I SPORTÓW MODELARSKICH LOK
ZARZĄD GŁÓWNY

IV SPOTKANIE SENIORÓW MODELARSTWA LOTNICZEGO

dokończenie ze str. 3

ciu trzem osobom zostały wręczone plakietki, odznaki, dyplomy, tytuły oraz nagrody pieniężne przyznane przez Aeroklub PRL oraz Główny Komitet Kultury Fizycznej i Turystyki.

I to nie jeden.

Najlepszym w konkursach wręczono

WYRÓŻNIENIA GŁÓWNEGO KOMITETU KULTURY FIZYCZNEJ I TURYSTYKI

Medale ZASŁUŻONY DZIAŁACZ KULTURY FIZYCZNEJ otrzymali: złoty — Paweł Włodarczyk; brązowe — Kazimierz Łapiński, Zbigniew Maciejewski, Jan Szulc, Jerzy Kaczorek.

Odznakę MISTRZA SPORTU otrzymali: Grzegorz Peszke, Marian Kaziród, Jan Ochman, Stefan Jurczeniak, Ireneusz Pudeiko.

Za tegoroczne sukcesy sportowe dyplomy i nagrody pieniężne otrzymali: Grzegorz Peszke (za ustanowienie 2 rekordów świata w klasie modeli zdalnie sterowanych z napędem elektrycznym), Bronisław Mańczyk (za ustanowienie rekordu świata w klasie modeli wodnosamolotów z napędem gumowym), Stefan Jurczeniak (za zdobycie tytułu drugiego wicemistrza Europy w klasie modeli szybowców swobodnie latających), Marian Kaziród, Lech Podgórski, Henryk Stecyk (za zdobycie drugiego miejsca zespołowo w Mistrzostwach Świata Makiet), Andrzej Rachwał, Tomasz Chojnacki, Grzegorz Nowakowski (za zdobycie trzeciego miejsca zespołowo w Mistrzostwach Świata Modeli na Uwięzi w klasie modeli prędkościowych).

WYRÓŻNIENIA AEROKLUBU PRL

Odznakę ZASŁUŻONY DZIAŁACZ LOTNICTWA SPORTOWEGO otrzymali: Jan Rosiński (A. Warszawski), Waldemar Salach (A. Warszawski), Piotr Zawada (A. Poznański).

Plakietę ZA ZASŁUGI DLA AEROKLUBU PRL otrzymali: Jan Bury (A. Poznański), Aleksander Dzwiałowski (A. Ostrowski), Jerzy Hejduk (Warszawa), Jan Michalski (A. Grudziądzki), Kazimierz Strycharski (A. Śląski).

Srebrną odznakę ZA ZASŁUGI DLA AEROKLUBU PRL otrzymali: Kazimierz Będziński (A. Radomski), Helena Bury (A. Poznański), Leszek Gański (A. Jeleniogórski), Kazimierz Ginalski (A. Podkarpacki), Juliusz Jarończyk (A. Podhalański), Jerzy Kaczorek (A. Wrocławski), Paweł Kaps (A. Włocławski), Teodor Karaban (A. Poznański), Ryszard Kunce (A. Warszawski), Edward Kurowski (APRL), Henryk Meller (A. Pomorski), Władysław Niestoj (A. Warszawski), Stefan Smolis (Warszawa), Witold Stańczyk (Kraków), Roman Straburzyński (A. Stalowowlowski), Zdzisław Strzemieczny (Warszawa), Henryk Zawal (A. Poznański), Stanisław Żurad (A. Wrocławski).

Brązową odznakę ZA ZASŁUGI DLA AEROKLUBU PRL otrzymali: Jan Banach (Warszawa), Zygmunt Ciesielski (A. Częstochowski), Marian Grajewski (A. Poznański), Jolanta Jellaczyc (Warszawa), Stanisław Jaworowski (Warszawa), Jerzy Klimczak (A. Łódzki), Stanisław Kopacz (A. Gliwicki), Janusz Kumorowicz (A. Warmińsko-Mazurski), Zdzisław Kuls (A. Warszawski), Józef Kurzawski (A. Gdański), Andrzej Łabędzi (Poznań), Jerzy Maciejewski (APRL), Jerzy Siatkowski (A. Ziemi Wałbrzyskiej), Jerzy Skisiewicz (A. Zie-

mi Wałbrzyskiej), Eugeniusz Sobczyk (A. Grudziądzki), Jan Stolarzewicz (Warszawa), Wojciech Szanter (Warszawa), Jan Tomaszewski (A. Śląski), Marian Walaszczyk (A. Częstochowski), Władysław Właz (A. Śląski), Paweł Woźniak (A. Opolski), Jerzy Zwoliński (A. Warszawski).

Poza tym wyróżniono modelarzy i działaczy dyplomami ZA ZASŁUGI DLA AEROKLUBU PRL.

Gospodarzowi Spotkania Seniorów plk. pil. mgr. inż. Eugeniuszowi Milczewskiemu przyznano honorowo Złotą Odznakę Modelarską z trzema diamentami.

Wspomnienia seniorów przybliżyły odległe lata naszego sportu modelarskiego i twórców jego sukcesów. Przypomniła no nazwiska najznakomitszych, którzy polegali w wojnie lub zmarli, zaś pamięć tych co odeszli od nas pomiędzy III, a IV Spotkaniem Seniorów uczczono minutą milczenia.

Odczytano też telegram okolicznościowy nadesłany przez pierwszego po wojnie naczelnika wydziału modelarskiego Ligi Lotniczej Jerzego Hejduka.

Chwile zadumy nie trwały jednak długo. Czekano bowiem otwarcie oraz zwiedzenie Ośrodka Szkolenia Modelarskiego wzniesionego na terenie lotniska CWL. — Wzniesienie, to duże słowo, a jednak... Bywalcy CWL pamiętają zapewne pobliski stary kuchenny pawilon (żeby nie powiedzieć barak) lotniskowy. On to poprzez odremontowanie i rozbudowę przekształcił się w nowoczesny obiekt szkoleniowy, którego nie powstydziliby się i stolica. Dobrze wyposażona modelarnia, część internatu, pracownia z obrabiarkami mechanicznymi i sprzętem pomiarowym są przygotowane do prowadzenia kursów szkoleniowych przez cały rok. — Jako trzeci tego rodzaju ośrodek w kraju. W miarę wolnych miejsc będą tu mogli odpłacać się spędzając np. urlopy także modelarze wyczynowi chętni do treningów, intensywnego latania. Leszno staje się więc również lotniskiem modelarskim i to na poziomie międzynarodowym. W państwach nam bliższych znajdują się one — tylko po jednym — przy znanych centrach szybowcowych w CSRS i w Jugosławii. Są wpisane w europejski rejestr lotnisk modelarskich okresu urlopowego, bo i taki istnieje, ponieważ istnieje już rodzinna turystyka modelarska, podobno opłacalna dla obu stron. A CWL w Lesznie jest dobrze znane w świecie choćby z organizacji dwóch szybowcowych mistrzostw świata oraz światowych kongresów naukowo-technicznych w sporcie lotniczym.

Opisując przebieg spotkania seniorów w Lesznie trzeba wspomnieć również o lotach pokazowych modeli współczesnych przez zaproszonych aktualnych mistrzów Polski oraz rekordzistów świata. Latały modele na uwięzi, halowe, kosmiczne, sterowane zdalnie, w tym z napędem elektrycznym. Można było porównać postęp techniczny i techniki startów dokonane na przestrzeni sześćdziesięciu lat rozwoju naszego sportu modelarskiego. Dla przybyłych na lotnisko miłośników Leszna dodatkową atrakcją był start wielkiego barwnego balonu na ogrzane powietrze „Kościszko” z załogą oraz możliwość zakupów w doraźnie zorganizowanym stoisku politechnicznym Centralnej Składnicy Harcerskiej. Seniorzy mogli obejrzeć dwa filmy w kolorze: radziecki i amerykański — o tematyce modelarskiej i astronautycznej.

Każdy uczestnik spotkania otrzymał upominki okolicznościowe, zaś wspólne zdjęcie wszystkich obecnych i wpisy do wydłużonej księgi pamiątkowej zamknęły IV Spotkanie Seniorów Modelarstwa w CWL w Lesznie, które przebiegało w atmosferze serdeczności stworzonej przez gospodarzy. Niech więc żałują ci, którzy mogli tu przybyć, a zrezygnowali z wyдумanych powodów. No cóż, wiek seniora ma też swoje prawa. Takie jest życie.

Do zobaczenia na następnym spotkaniu!

JANUSZ WOJCIECHOWSKI

Model

Z napędem gumowym klasy FIB A. Andriukowa

Prezentowany model jest wysoko wyczynowym zawodniczym modelem czołowego zawodnika radzieckiego Aleksandra Andriukowa.

Zespół napędowy
W modelu zastosowano zespół napędowy umożliwiający jego start z zatrzymanym śmigłem, zmianę skoku śmigła w zależności od momentu napędowego gumy oraz hamulec wyzwalany momentem.

Oś śmigła 15 (numeracja wg rysunku) napędzana gumą napina sprężynę 3 przymocowaną jednym końcem do palca 4 blokującego kołek hamulca, a drugim końcem do kołpaka 2. Krzywka kołpaka 14 współpracuje z ramieniem 12-obrotowej osi śmigła 10 ustalając skok śmigła zależnie od momentu napędowego gumy. Ramie osi łopatką jest dociskane do krzywki sprężyny 9, co chroni przed niepożądanym obrotem i kasuje luz. W stanie gotowym do startu kołek blokujący hamulca 5 jest utrzymywany w górnym położeniu siłami tarcia o palec i kołnierzyk 15. Zmniejszenie momentu gumy do pewnej zadanej wartości powoduje, że sprężyna 7 wysuwa kołek. Kołek zesprężnia śmigło z grzybkami zespołu napędowego uniemożliwiając obrót śmigła.

Udostępniony przez autora modelu rysunek tłumaczy jedynie zasadę działania. Dobór wymiarów i innych parametrów należy rozwiązać samodzielnie, tak samo jak i mechanizm zatrzymywania śmigła przed startem.

Kadłub
Część silnikowa kadłuba wykonana jest w postaci rury z laminatu szklano-epoksydowego o średnicy zewnętrznej 32 mm i grubości ścianki 0,75 mm. Tylna część kadłuba wykonana jest z deseczek balsowych o grubości 1,5 mm ułożonych w ostrosłup o przekroju sześciokątnym. Charakterystyczne duże ramie statecznika poziomego jest równe 914 mm (licząc od 25% cięciwy skrzydła i statecznika poziomego). Stosunkowo mały statecznik pionowy jest umieszczony w klasyczny sposób przed statecznikiem poziomym.

Na końcu kadłuba są umieszczone dźwignie zmiany kąta zaklinowania statecznika poziomego.

Wysoka wieżyczka stanowi równocześnie obudowę wyłącznika czasowego. Wyłącznik realizuje pięć czynności: włączenie napędu po 0,3 ÷ 0,8 s; zmiana kąta zaklinowania statecznika poziomego i zmiany nastawienia steru kierunku po 5 s; zmiana kąta zaklinowania prawego płata po 32 s; włączenie detemalizatora po 182 s.

Płaty
W skrzydłach zastosowano cienki 5,5% profil. Śródpłat o obrysie prostokątnym i ucha o dużej zbieżności pozwalają uzyskać stosunkowo duże wydłużenie. Odpowiednią wytrzymałość skrzydeł zapewnia dźwigar składający się z balsowego rdzenia pokrytego dwustronnie rowingiem węglowym. Skrzydło ma keson z płytki balsowej o grubości 1 mm sięgający do 30% cięciwy. Zeberka rozstawione co 25 mm są wykonane z balsy o grubości 0,6 mm w części przedniej i grubości 2 mm przy listwie spływu.

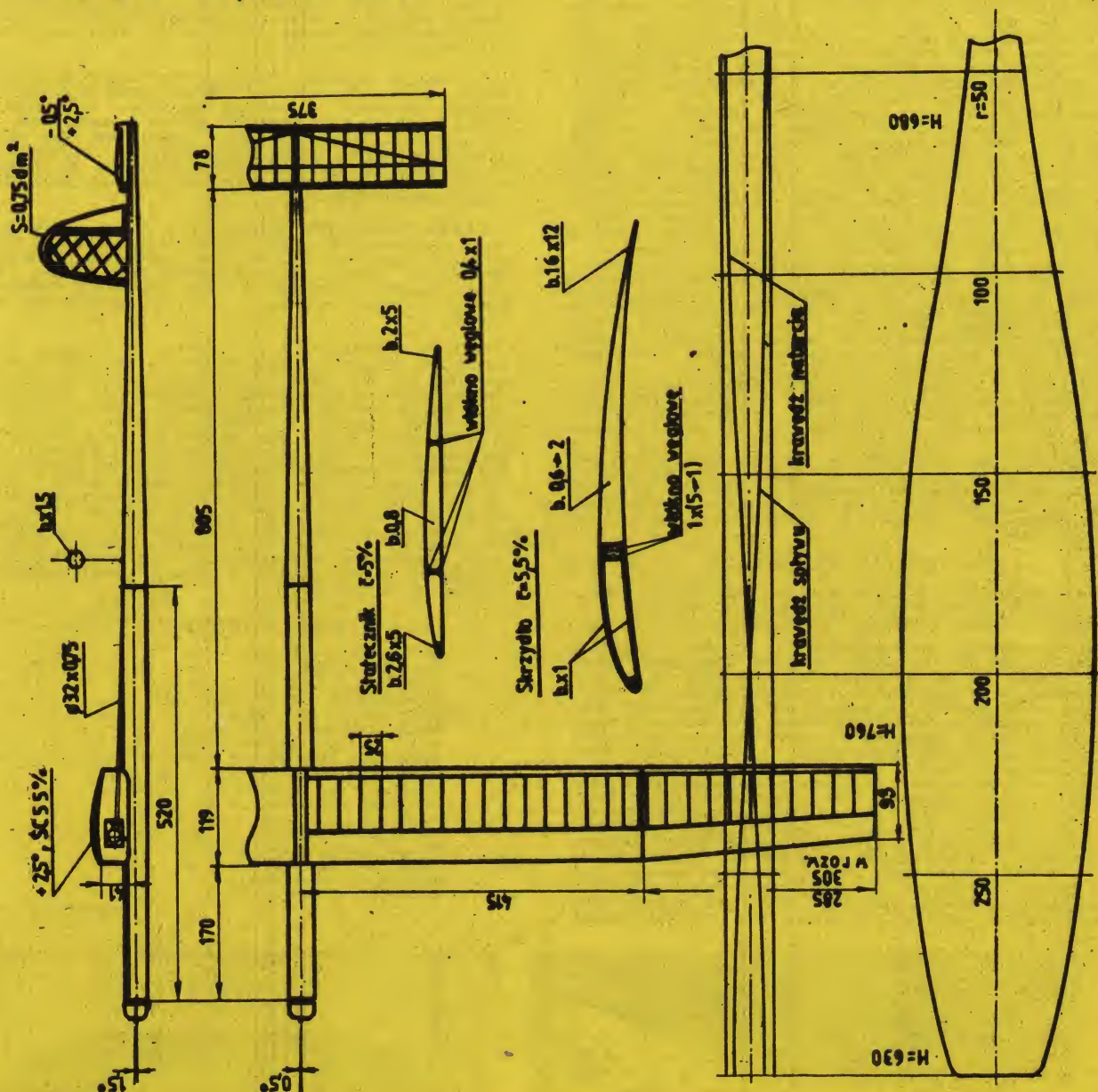
Śródpłat wykonano bez wzniosu. Wznios uch jest równy 120 mm. Skrzydła zaklinowane są pod kątem 2,5° względem osi kadłuba. W locie silnikowym kąt zaklinowania prawego płata jest większy i wynosi 3,5°.

Stateczniki
Statecznik poziomy ma cienki 5% profil i małą powierzchnię równą 2,92 dm². Statecznik wyróżnia się małą masą równą 3g. Statecznik wykonany jest z balsy i rowingu węglowego. Zeberka o grubości 0,8 mm są rozstawione co 20 mm. Małą masę statecznika uzyskano dzięki pokryciu statecznika folią polietylenową o grubości 5 µm.

Statecznik pionowy o obrysie eliptycznym ma geodezyjną konstrukcję i stosunkowo małą powierzchnię równą 0,75 dm². Ster kierunku ma powierzchnię 0,11 dm², co stanowi 15% powierzchni statecznika.

STANISŁAW KOPACZ

Schemat ideowy zespołu napędowego.



Mszy

Skrzydła

Statystyka poziomy

Zespół napędowy

Belka kadubowa

Wyłacznik czasowy

Sterowanie

Wtęczenie napędu $0,3 \pm 0,8 s$

Statecznik poziomy

Stet kierunka

Prat pravý

De terminalizer

MODEL Z NAPĘDEM GUMOWYM
typ AA-27 klasy F1B

Konstruował **ALEKSANDER ANDRIUKOW**

Kreslit **STANISŁAW KOPACZ**

1986.0227.

SAMOLET DYSPOZYCYJNY „FALCON-10”

Francuskie zakłady lotnicze Avion Marcel Dassault (AMD) znane są głównie z produkcji samolotów myśliwskich („Mirage”) i pasażerskich („Mercure”). Z początkiem lat 80-tych konstruktorzy tych zakładów (przy współpracy zakładów Sud Aviation) wykorzystując koniunkturę na małe samoloty dyspozycyjne opracowali projekt odrzutowego samolotu napędzanego dwoma silnikami o nazwie „Mystere-20”. Nazwa nawiązywała do samolotu myśliwskiego „Mystere” będącego w eksploatacji, od którego zapożyczono skrzydła, dostosowując je do nowego zadania. Prototyp oblatano w maju 1982 r. W wyniku lotów doświadczalnych samolot otrzymał silniki o większym ciągu, kabinę wydłużono o 45 cm, a dla zmniejszenia prędkości lądowania zwiększono rozpiętość o 1 m. Prototyp tej wersji jako seryjnej oblatano w lipcu 1984 r. Samolot przeznaczony był dla 6-14 pasażerów przy dwuosobowej załodze. W międzyczasie nadeszły zamówienia z USA na 160 samolotów tego typu. Ze względu na duże zainteresowanie rynkiem amerykańskim na ten samolot zmieniono nazwę na „Falcon-20” (Sokół), którą ostatecznie ustalono na „Fan-Jet-Falcon”. Dostawy samolotów seryjnych rozpoczęto w 1985 r. Zakłady Sud Aviation wykonywały skrzydła i usterzenie a Dassault kadłub i montaż końcowy. Następne zamówienia nadeszły z Kanady, Australii i od towarzystwa Air France. W produkcji seryjnej do 1.06.1980 r. wykonano 459 egzemplarzy samolotów „Falcon-20”. Do tego samolotu należą rekordy świata w klasie C-I-g: prędkość po trasie zamkniętej 1000 km — 859,1 km/h i prędkość po trasie zamkniętej 2000 km — 819,13 km/h. Oba rekordy ustanowiła znana pilotka francuska Jacqueline Auriole.

Doświadczenia uzyskane z samolotem „Falcon-20” zachęciły konstruktorów AMD do opracowania jego zmniejszonej wersji dla 4-10 pasażerów. Prace szły w kierunku zaspokojenia rynku amerykańskiego, który wykazał duże zapotrzebowanie na małe samoloty dyspozycyjne i służbowe. Samoloty te używane są głównie przez instytucje państwowe i prywatnych przedsiębiorców oraz do szkolenia i treningu załóg.

Samolot nazwano najpierw „Mystere-10”, następnie „Falcon-10” lub „Mini-Falcon”. Miarą sukcesu był fakt, że podczas projektowania samolotu liczba zamówień przekroczyła 500! Prototyp w układzie „małej Caravelle” (silniki z boków tylnej części kadłuba) opracowano w 1969 r. Zdecydowano, że samoloty przeznaczone na rynek europejski wyposażone będą w silniki francuskie, a przeznaczone do państw Ameryki w silniki USA. Pierwszy prototyp ze znakami rejestracyjnymi F-WFAL, z silnikami amerykańskimi General Electric CJ610-8 o ciągu 13,6 kN (1365 kg) oblatano 1.12.1970 r. W wyniku prób w locie w samolocie zmieniono kąt wzniosu i natarcia skrzydeł oraz zwiększono skos skrzydeł. Tak poprawiony prototyp wystartował do dalszych prób w maju 1971 r. W lipcu 1971 r. ustanowiono na nim międzynarodowy rekord prędkości w klasie C-I-1 wynikiem 930,4 km/h na trasie 1000 km. W tymże roku samolot zaprezentowano na Salonie Paryskim, gdzie wzbudził ogromne zainteresowanie swoimi małymi rozmiarami i przyjemną dla oka zwartą, estetyczną sylwetką. Pierwszy seryjny „Falcon-100” był gotowy w kwietniu 1973 r. a we wrześniu tego roku uzyskał francuskie świadectwo typu. Następnie podobne świadectwo uzyskał wg przepisów amerykańskich, co umożliwiło eksport samolotu na chłonny rynek półkuli zachodniej.

Produkcję seryjną rozpoczęto w listopadzie 1973 r. i do końca marca 1974 r. wykonano 12 egzemplarzy. Do połowy 1978 r. na zamówionych 148 egzemplarzy odbiorcy otrzymali 116. Od 1979 r. produkowano po dwa samoloty miesięcznie. W lipcu 1980 r. na zamówionych 184 samoloty było już w eksploatacji 160.

KONSTRUKCJA SAMOLOTU

Samolot „Falcon-10” jest dwusilikowym odrzutowym dolnopłatem, konstrukcji całkowicie metalowej z podwoziem trójpodporowym (z kołem przednim) chowanym w locie.

KADŁUB konstrukcji półskorupowej o przekroju kołowym składa się z podłużnic łączonych wręgami. Pokrycie stanowi blacha duralowa łączona z podłużnicami na styk. W dziobie kadłuba mieści się antena radaru meteorologicznego. W przedniej dolnej części kadłuba ma miejsce komora przedniego podwozia. Nad komorą podwozia usytuowano dwuosobową kabinę załogi wyposażoną w podwójne układy sterowania samolotem oraz komplet przyrządów pokładowych umożliwiających wykonywanie lotów w dzień i w nocy, w zwykłych i złożonych warunkach atmosferycznych. Wyposażenie radiowo-nawigacyjne składa się z dwóch radiostacji UKF, dwóch odbiorników VOR, dwóch radiodalmierzy, dwóch automatycznych radiokompasów, stacji radiolokacyjnej rozpoznania pogody, radiowysokościomierza i autopilota. Za kabiną pilotów z lewej strony kadłuba drzwi wejściowe. Są one dzielone na połowę i otwierają się do góry i na dół. Dolna część tworzy integralne schodki. Naprzeciw drzwi wejściowych w wersji dyspozycyjnej szatnia. Dalej znajduje się kabina pasażerska dla 4 lub 7 osób, albo bez szatni dla 10 pasażerów. W wersji 4-7-osobowej między

fotelami mają miejsce stołki. Kabina pasażerska posiada z obu stron kadłuba po 3 okna, z których środkowe z prawej strony służy jako wyjście awaryjne. Obie kabiny: pilotów i pasażerów ciśnieniowe i klimatyzowane. Za kabiną pasażerów zbiornik paliwa. Z boków tylnej części kadłuba wężły mocowania silników. W zakończeniu kadłuba mieści się agregat rozruchu silników, mechanizm przestawiania statecznika poziomego oraz mocowany jest do niego statecznik pionowy.

SKRZYDŁA posiadają obrys dwutrapezowy o skosie krawędzi natarcia przy kadłubie 28° a następnie 25°. W miejscu zmiany skosu krawędzi natarcia małe kierownice strug. Konstrukcja skrzydeł dwudźwigarowa z żebrami usztywnionymi podłużnicami i pokryta blachą duralową. Obie połowy skrzydeł łączą się z częścią centralną wbudowaną w kadłub, posiadają specjalne profile laminarne o grubości przy kadłubie 13,5% i na końcach 8,5%. Skrzydła wyposażone są w klapy przednie — skrzela, klapy tylne dwuszczelinowe, lotki oraz na górnej powierzchni w spoiler. W spodniej części przykadłubowej kadłuba podwozia. Przestrzeń zgrubiona między dźwigarami przy kadłubie wykorzystana jest na zbiorniki paliwa. W zakończeniu skrzydeł światła pozycyjne, w lewym czerwone i prawym zielone.

USTERZENIE pionowe i poziome skośne. Stateczniki dwudźwigarowe. Usterzenie poziome przestawiane, zamocowane w 1/3 wysokości statecznika pionowego. Stery wysokości i kierunku łączą się z drugim dźwigarem stateczników za pomocą wężów. Sterowanie statecznikami i sterami hydrauliczne, zdwojone i zasilane z dwóch niezależnych układów. Całe usterzenie pokryte jest blachą duralową. W wierzchołku statecznika pionowego białe światło pozycyjne.

PODWOZIE samolotu trójpodporowe z kołem przednim, posiada amortyzację olejowo-azotową. Koło przednie z półwielodzielcem sterowane, chowa się do wnętrza kadłubowej w kierunku „do przodu”. Podwozie główne posiada koła zdwojone z hamulcami hydraulicznymi i wyposażone jest w automaty przeciwpółślizgowe. Chowa się w kierunku „do kadłuba”. Wnęki podwozia po jego schowaniu zamykane są osłonami. Sterowanie podwoziem hydraulicznym. Rozstaw podwozia 2,80 m. Baza podwozia 5,30 m.

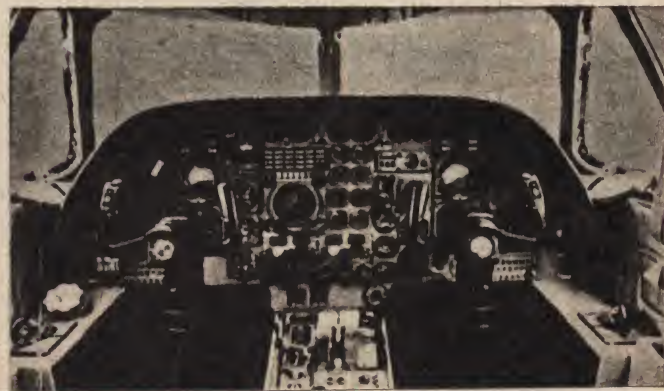
NAPĘD SAMOLOTU składa się z dwóch silników odrzutowych dwuprzepływowych Garrett Aitersarch TFE 731-2 konstrukcji amerykańskiej. Są one mocowane w tylnej części kadłuba na wysięgnikach. Posiadają ciąg po 14,4 kN. Każdy silnik posiada instalację olejową. Silniki te odznaczają się małym zużyciem paliwa, co wpływa na znaczny zasięg samolotu.

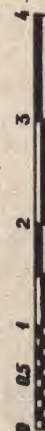
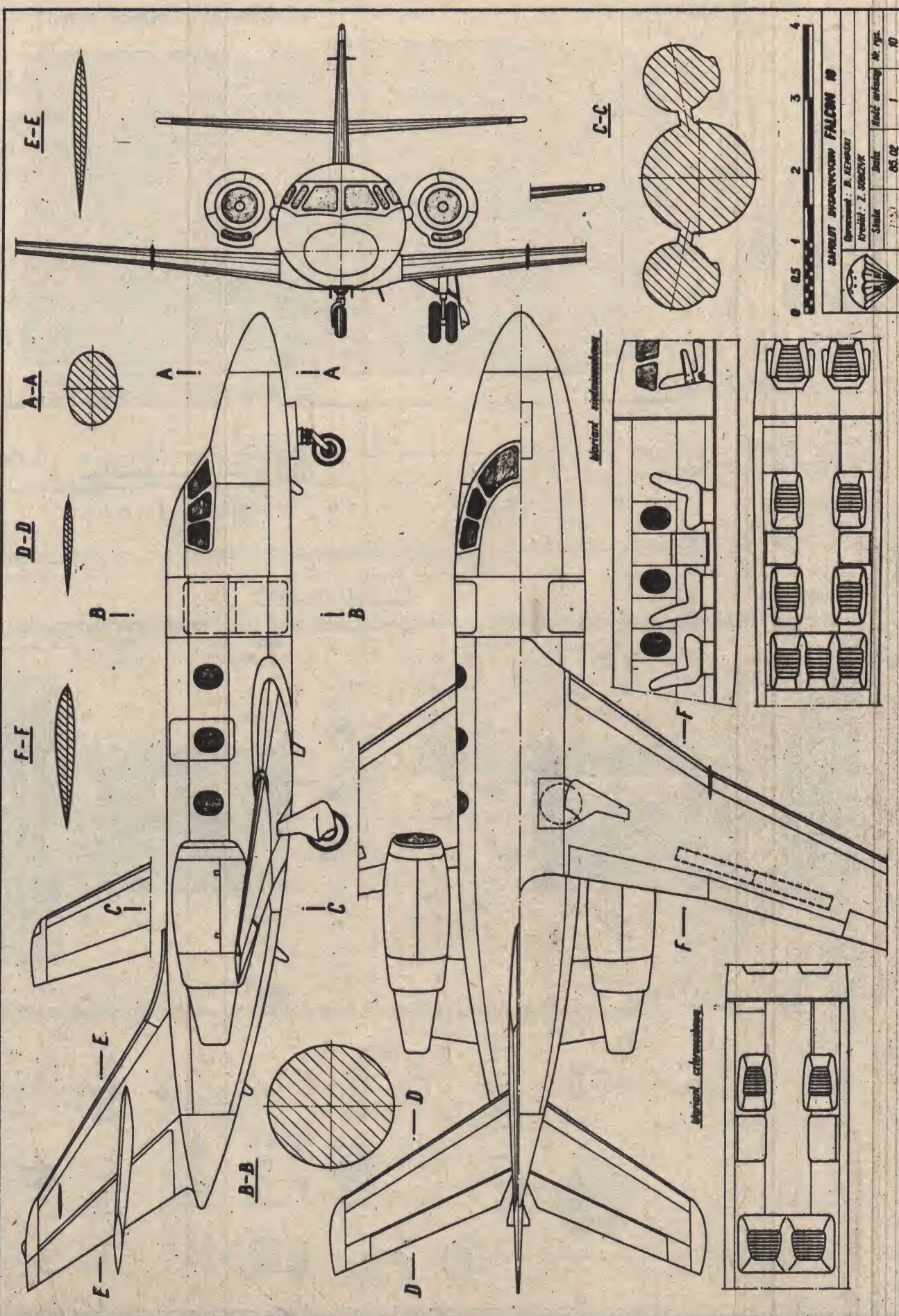
BARWY SAMOLOTÓW „Falcon-10” są z reguły w kolorach całkowicie białym lub też białym, a skrzydła i dolna część kadłuba srebrne. Linie dekoracyjne biegące przez kadłub poniżej okien i przez silniki niebieskie lub czerwone. W takim samym kolorze nad środkowym oknem kabiny pasażerskiej napis „Falcon-10”. Klapy przednie w kolorze stalowym-ciemnym. Znaki rejestracyjne czarne u nasady statecznika pionowego. Drugi prototyp samolotu „Falcon-10” F-WTAL był koloru białego z akcentami czerwonymi z tym, że czerwony pas biegi od dziobu kadłuba również dołem i górą zwracając się przed kabiną pilotów. Ster kierunku w barwach narodowych Francji — pionowe pasy: niebieski, biały i czerwony. Również na sterze kierunku czarnymi literami oznaczono typ samolotu i zakłady produkcyjne. Samoloty eksploatowane przez poszczególne towarzystwa lotnicze posiadają barwy tych towarzystw, a nabyte przez prywatnych użytkowników są malowane na ich życzenie.

DANE TECHNICZNO-LOTNE

Rozpiętość — 13,08 m
Długość — 13,83 m
Wysokość — 4,40 m
Powierzchnia nośna — 24,10 m²
Masa własna — 4880 kg
Masa użyteczna — 1080 kg
Masa w locie (max.) — 8500 kg
Obciążenie powierzchni nośnej (max.) — 353 kg/m²
Obciążenie mocy (max.) — 295 kg/kN
Prędkość maksymalna — 915 km/h
Prędkość przelotowa — 820 km/h
Prędkość lądowania — 190 km/h
Prędkość wznoszenia — 22,8 m/s
Pułap praktyczny — 13 725 m
Zasięg — 2405—3535 km
Rozbieg — 885—1190 m
Dobieg — 615 m

BENEDYKT KEMPSKI

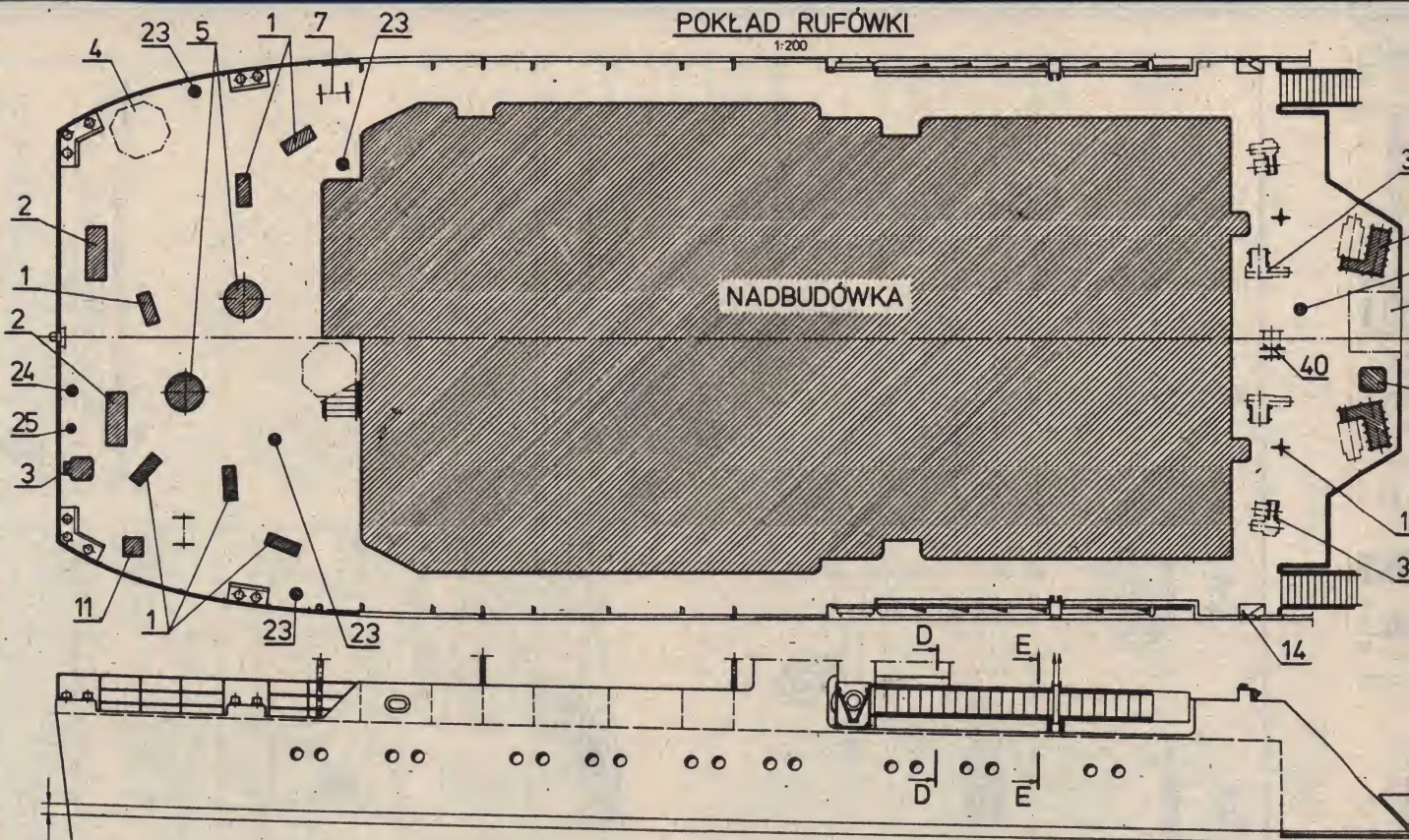




САМОЛЕТ БИШКЕВИЧ FALCON 10			
Проектировщик: А. КЕРОВИЧ			
Проект: 2.000000			
Шкала	Длина	Масштаб	Всего листов
1:1	0.02	1	10

POKŁAD RUFÓWKI

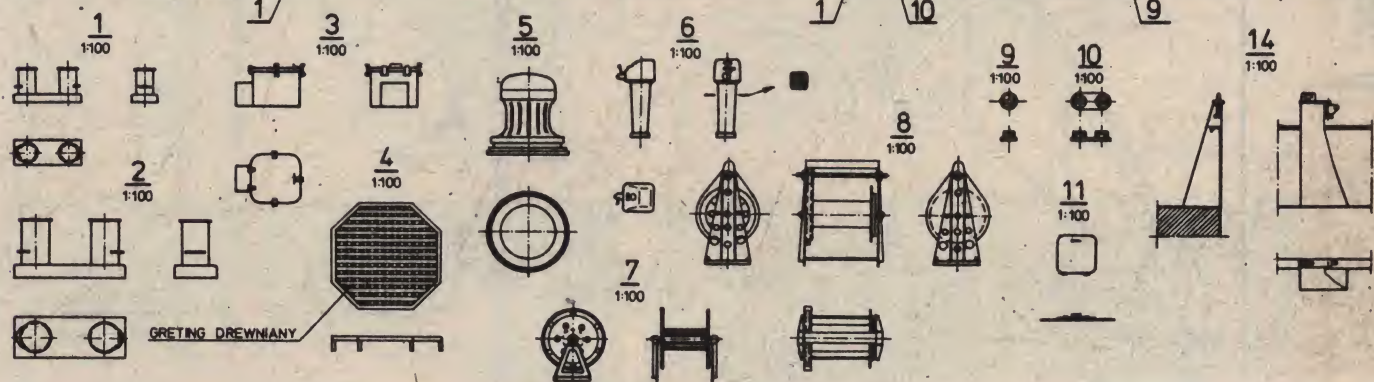
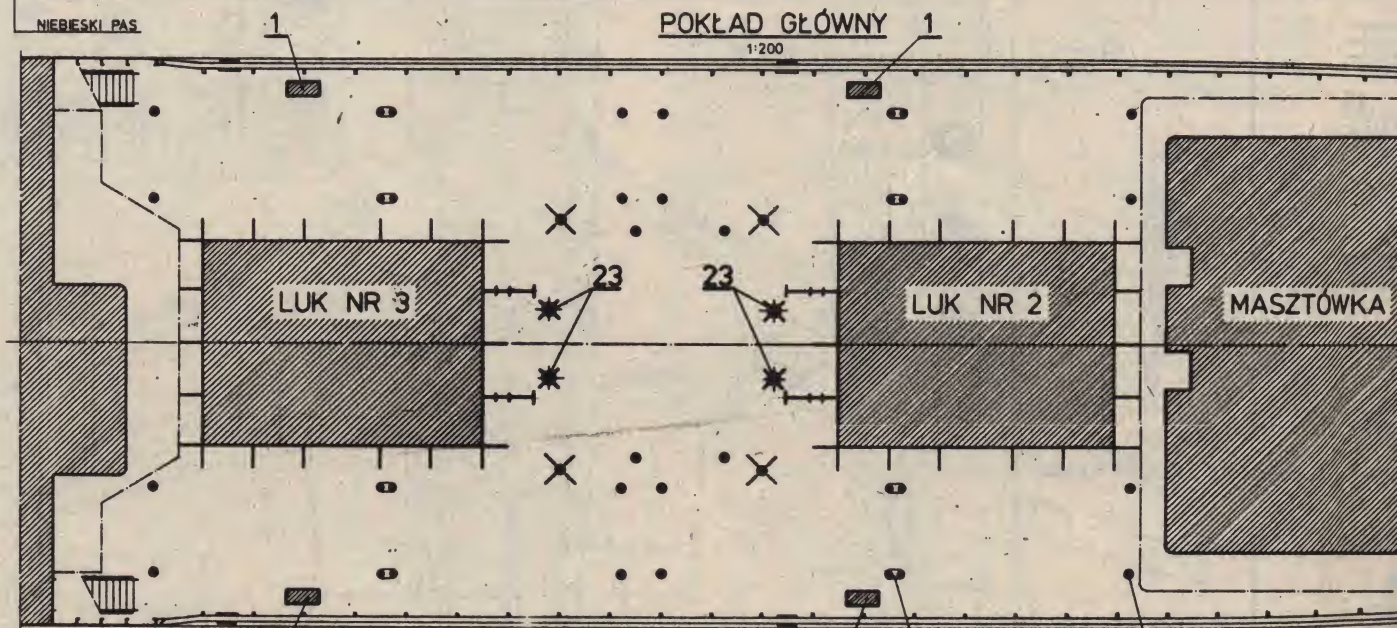
1:200



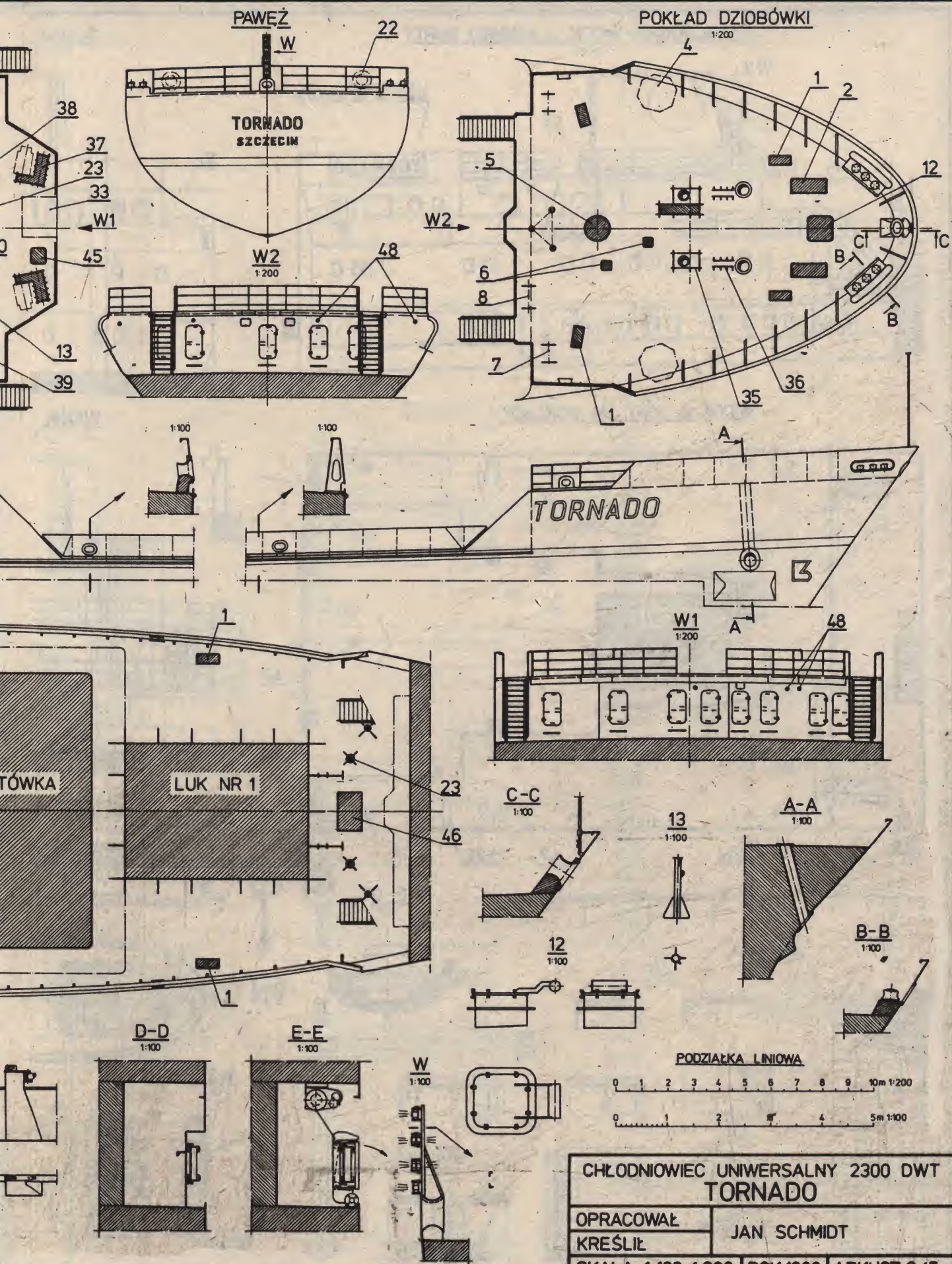
NIEBIESKI PAS

POKŁAD GŁÓWNY

1:200

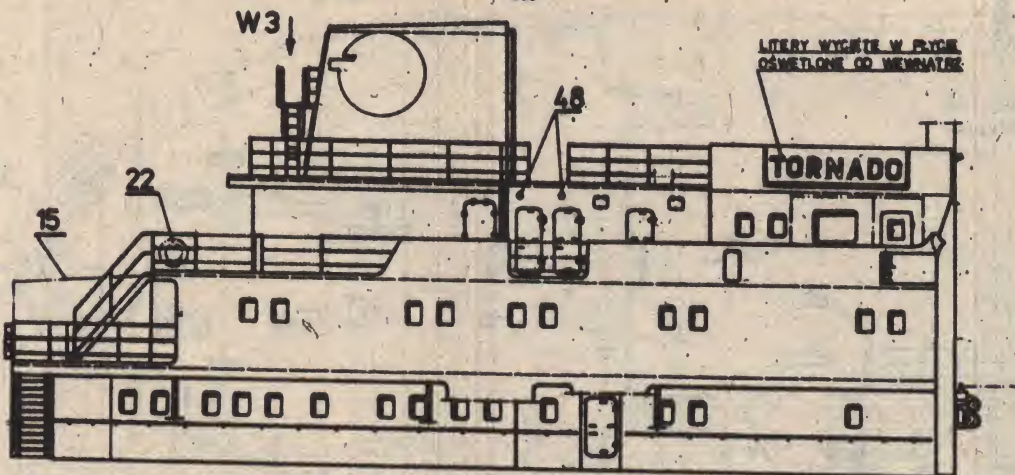


GRETING DREWNIANY

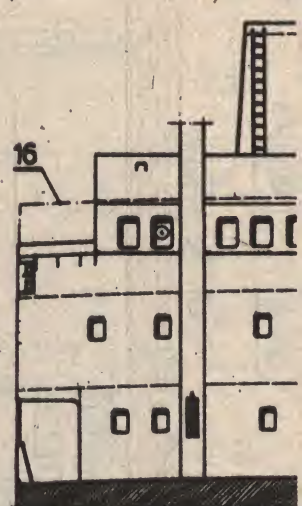


NADBUDÓWKA-WIDOK Z PRAWEJ BURTY

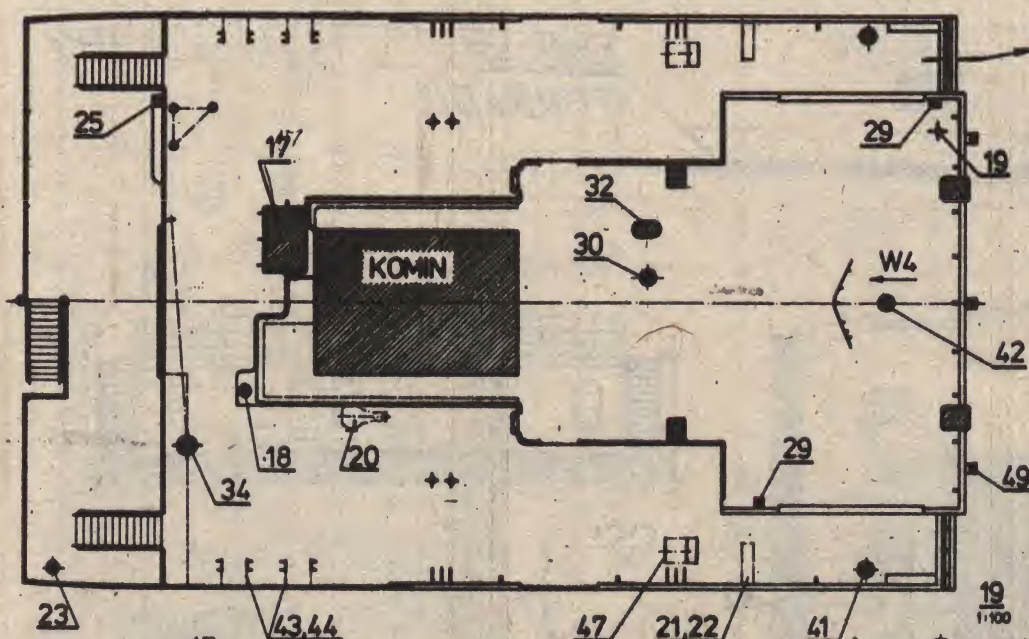
1:200



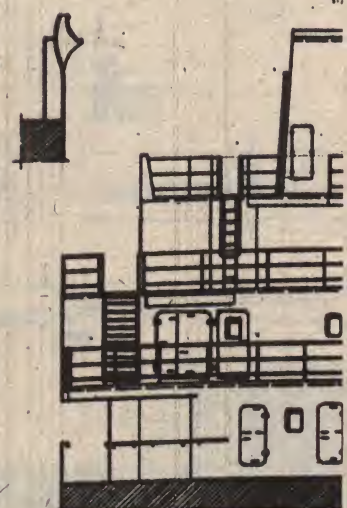
ŚCIANA



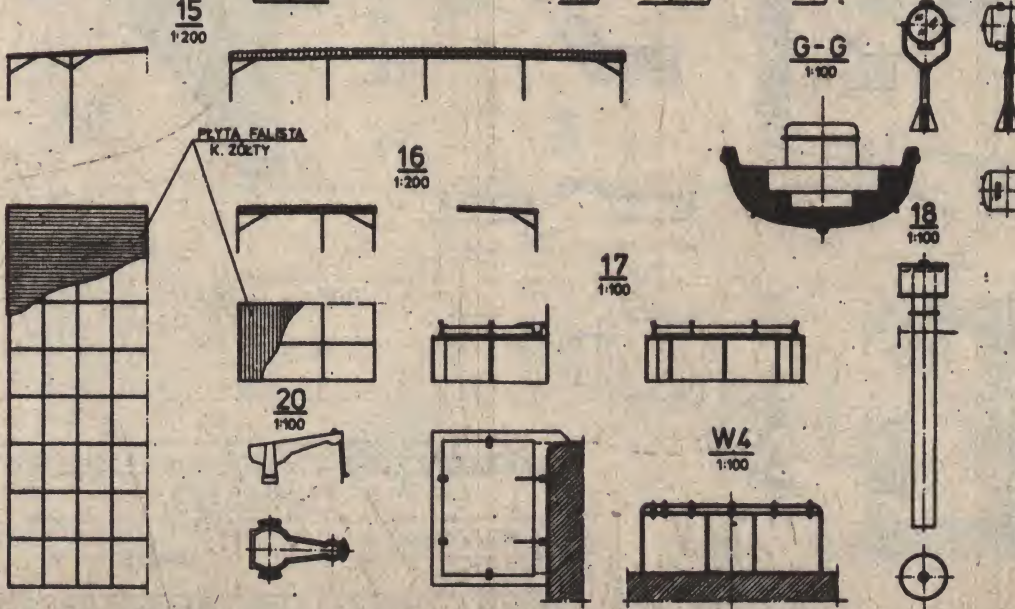
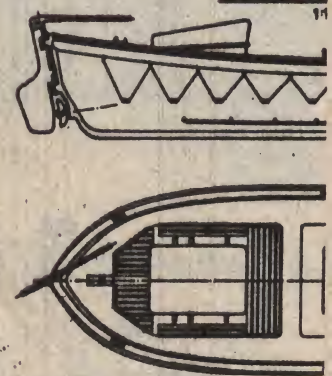
WIDOK Z GÓRY NA POKŁADY



WIDOK

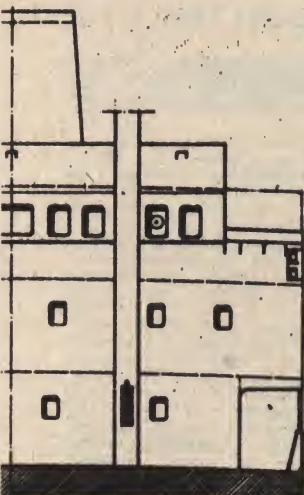


ŁÓDZ RA



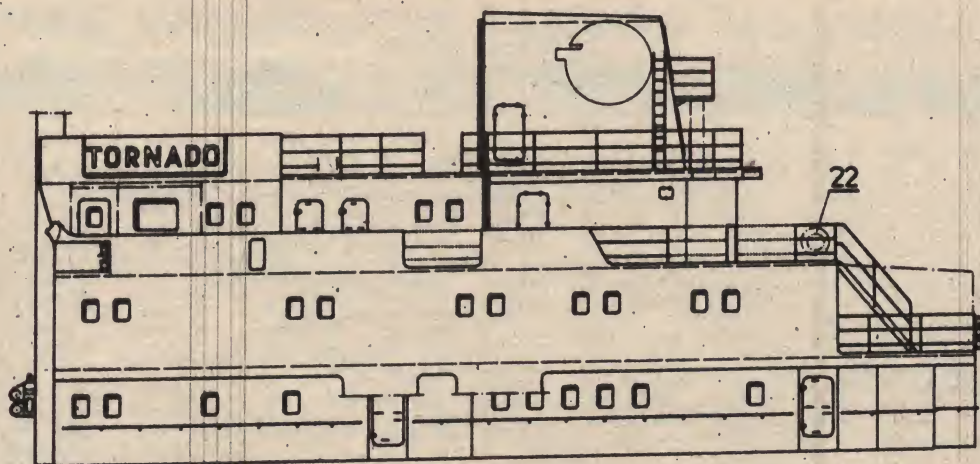
CZOŁOWA

200



NADBUDÓWKA - WIDOK Z LEWEJ BURTY

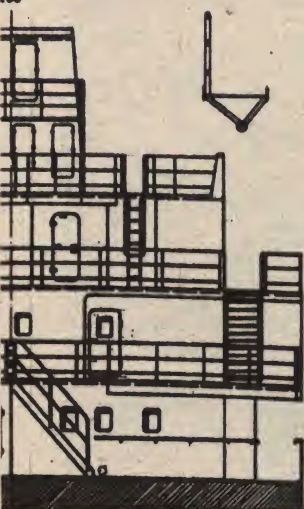
1:200



OD RUFY

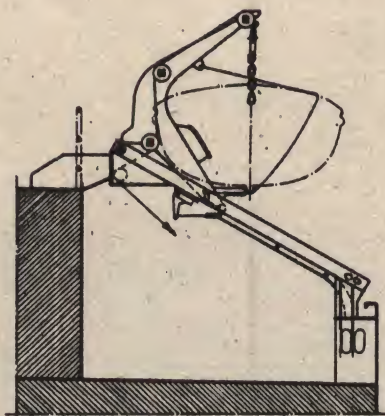
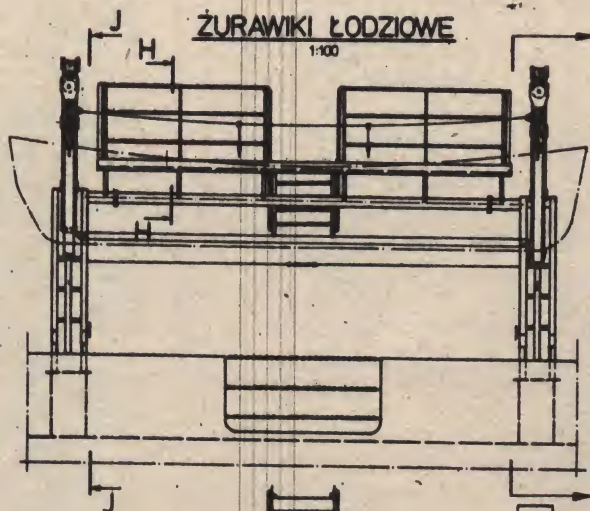
200

H-H

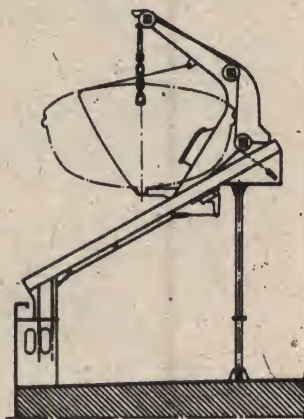


ŻURAWIKI ŁODZIOWE

1:100

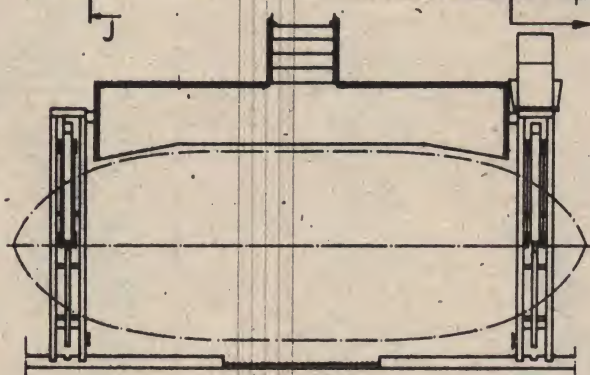
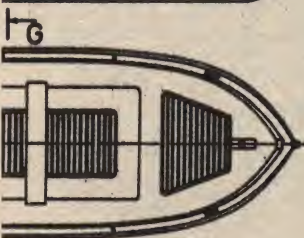
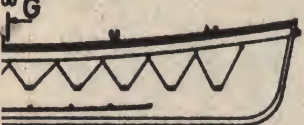


J-J



ATUNKOWA

200



PLATFORMA KOMINA

1:100



22

1:100



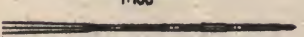
PODZIAŁKA LINIOWA

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10m 1:200

0 1 2 3 4 5m 1:100

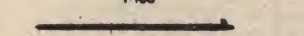
WIOŚŁO

1:100

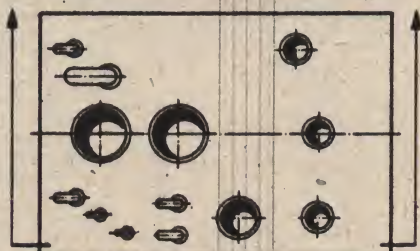


BOSAK

1:100



OTWÓR W NADBUDÓWCE



CHŁODNIOWIEC UNIWERSALNY 2300 DWT
TORNADO

OPRACOWAŁ

JAN SCHMIDT

KREŚLIŁ

SKALA 1:100, 1:200 ROK 1986 ARKUSZ 3/5

ŁODZIE SŁOWIAŃSKIE

- BUDOWA MODELI O POSZYCIU ZAKŁADKOWYM

dokończenie z numeru 12 '86

„Skorupę”, wykonaną w sposób wskazany w poprzednim numerze, ściągamy z kopyta. Usuujemy nadmiar kleju ostrym narzędziem. Całość dokładnie szlifujemy papierem ściernym. Teraz należy zaznaczyć miejsca, gdzie przyjdą kołeczki łączące pasy poszycia ze sobą, ze stępką i stewami. Przyjmując rozstaw kołeczków w oryginale 7,5 – 11 cm, cyrklem – znacznikiem oznaczamy równe odległości wbijając lekko igielki cyrkla w miejsca, gdzie mają być kołeczki. Po wyznaczeniu odległości i miejsc wiercimy otwory pod kołeczki. Powinny być one wiercone równo, tak aby od zewnątrz i wewnątrz odległość od krawędzi była zawsze jednakowa. Najlepiej jest wiercić otwory na kopy-

cie, sprawdzając co chwilę prawidłowość wiercenia. Kołeczki wykonujemy z drewna innego gatunku, najlepiej ciemniejszego. Jeżeli nie posiadamy takiego drewna należy wykonać je z tego samego drewna co model lekko ściemniając je w bejcy. Kołeczki wykonujemy seryjnie. W tym celu tnemy cienkutek listewki o długości około 20 – 30 cm na rozmiar kołeczka w jego przekroju poprzecznym. Następnie kwadratową listewkę szlifujemy papierem ściernym na okrągło, w przekroju poprzecznym. Kołeczków nie tnemy na długość, wciskamy je w wywiercone otwory w poszyciu, maczając ich koniec delikatnie w kleju. Jedną ręką listewkę wciskamy w otwór od zewnątrz,

a drugą od wewnątrz kontrolujemy palcem czy listewka wyszła na wylot otworu. Po zakończonym otworu od strony zewnętrznej obcinamy listewkę ostrym narzędziem. W ten sposób można „zakoleczkować” cały model w stosunkowo krótkim czasie. Następnie należy wszystkie wystające kołeczki od strony wewnętrznej modelu umięlnie poobcinać. Model szlifujemy na „gotowo” od zewnątrz.

Wskutek wewnętrznych naprężeń drewna, zdjeta z kopyta skorupa ma tendencję do zwierania się na śródkręciu. W miejscu maksymalnej szerokości wciskamy w środek kadłuba listewkę o odpowiedniej długości. Kadłub musi mieć dokładną szerokość. Teraz przygotowujemy z brystola szablon wręgi środkowej. Deseczki na wręgi powinny mieć słoje łukowate (z okolic sęka). Narysowaną na deseczce wręgę wycinamy i opilowujemy. Przykładamy ją do kadłuba. Podpływujemy ewentualnie nadmiar materiału. Przyklejamy ją starannie w kadłubie. Listewkę rozpięrajac usuwamy. W podobny sposób wykonujemy pozostałe wręgi. Wykonując je należy zwrócić uwagę na to, że poszycie od śródkręcia biegnie w stronę rufy i dziobu pod pewnym kątem (nie równoległe). Każda wręga od strony zewnętrznej powinna być wypływająca pod tym samym kątem co przebieg poszycia. Przed dopasowaniem wręgi należy dokładnie wyznaczyć miejsca ich wmontowania. Po wklejeniu wręgi przechodzi kolej na wykonanie otworków, większych niż przedtem we wręgach i w poszyciu. Każda klepka była mocowana do każdej wręgi jednym kołkiem. Kołeczki wykonujemy identycznie jak przedtem. Do kadłuba przyklejamy listwę relingową i kołeczujemy ją. Sposobu wykonania pozostałych elementów nie będę opisywał. Ponieważ wykonujemy model z dębiny nie zachodzi konieczność barwienia go, pozostaje on w kolorze naturalnym. Model należy zabezpieczyć przed wilgocią nasączając go rzadkim lakierem (unikając polysku) lub woskiem pszczelim.

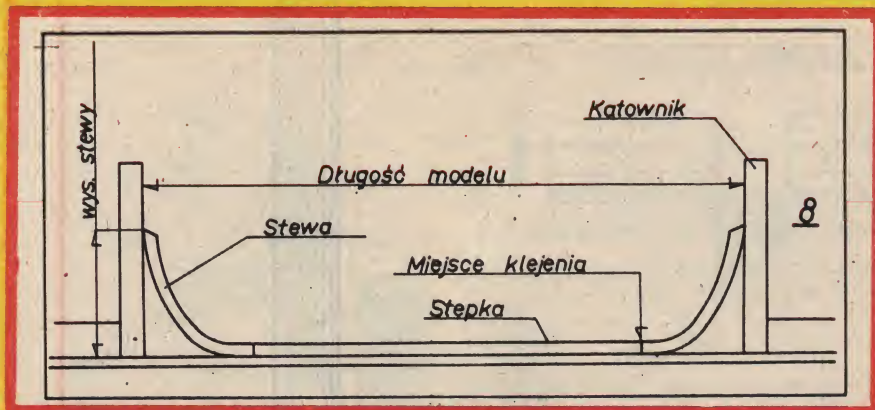
W przypadku wykonywania modelu w podziale 1:25 i 1:50 poszycie będziemy wykonywać z forniru. Technologia budowy modelu jest identyczna. Poszczególnych pasków poszycia nie dociskamy już ściskami stolarskimi, lecz spileczkami modelarskimi. Wykonawstwo modeli w tych podziałkach wymaga znacznej precyzji. Pragnę podpowiedzieć, iż wykonanie kołeczków o średnicy około 0,5 – 0,3 mm wyżej opisaną technologią będzie utrudnione. Kołeczki wykonujemy z drewna bambusowego, łupiąc kawałek bambusa o długości około 8 – 10 cm na bardzo cienkutek paseczki. Drewno bambusowe daje się „rozczepić” na włókno o średnicy odpowiadającej naszym kołeczkom. Ewentualne nierówności listewek zeszlifowujemy papierem ściernym. Samo kołeczowanie przebiega identycznie jak poprzednio.

W modelach „Kog”, „Holków”, i „Nefów” (w modelach z pokładem) kopyto pozostaje w modelu. Nie trzeba go wyciągać ze skorupy.

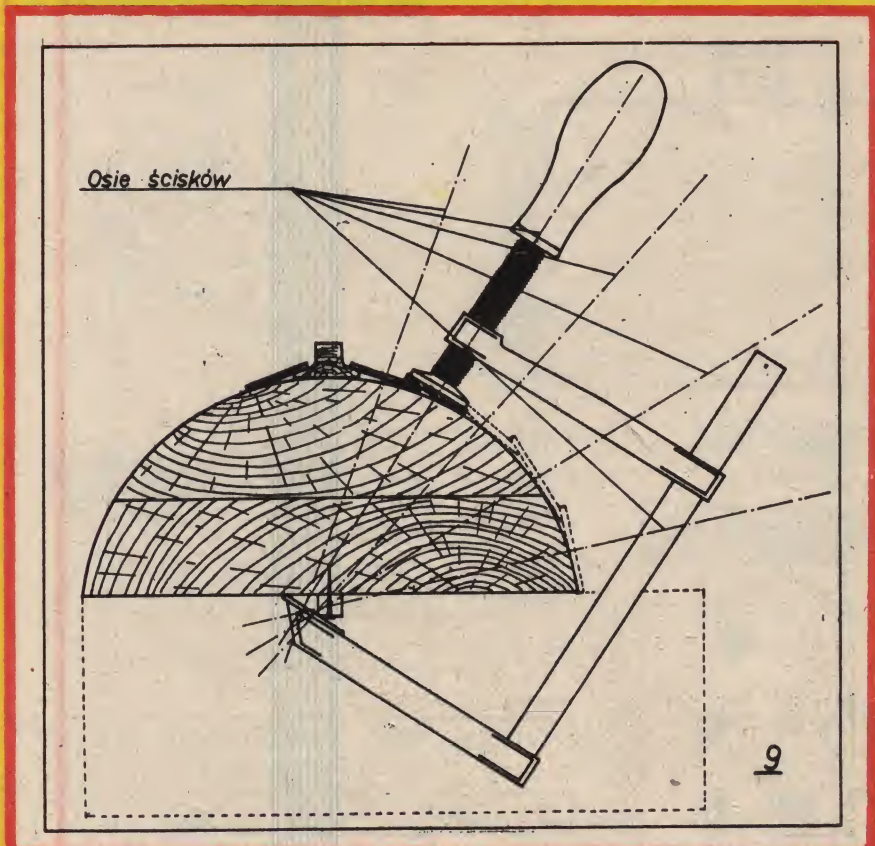
W miejscu łuku ładunkowego, jeżeli chcemy wykonać go jako otwarty, w kopycie wykonujemy duży otwór i zabarwiamy go na czarno. Kopyto od strony pokładu powinno mieć odpowiednią łukowatość i siódłowatość. Do kopyta przyklejamy wówczas stępkę i wszystkie paski poszycia. Klepki nadburc przyklejamy do wsporników. Istnieje też możliwość wykonania kadłuba dzielonego poziomo na wysokość pokładu.

Mam nadzieję, że stosunkowo jasno przedstawiłem modelarzom stosowaną przeze mnie technologię budowy modeli o poszyciu zakładkowym. Chciałbym też aby ten artykuł przyczynił się do spopularyzowania budowy modeli o poszyciu zakładkowym, których na wystawie oglądaliśmy bardzo mało.

CEZARY CIESIELSKI

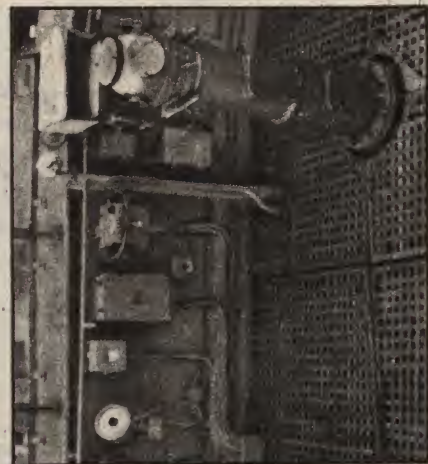
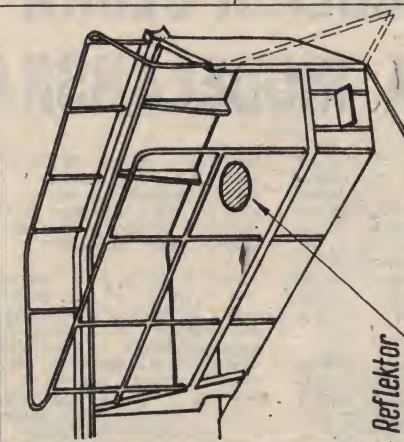
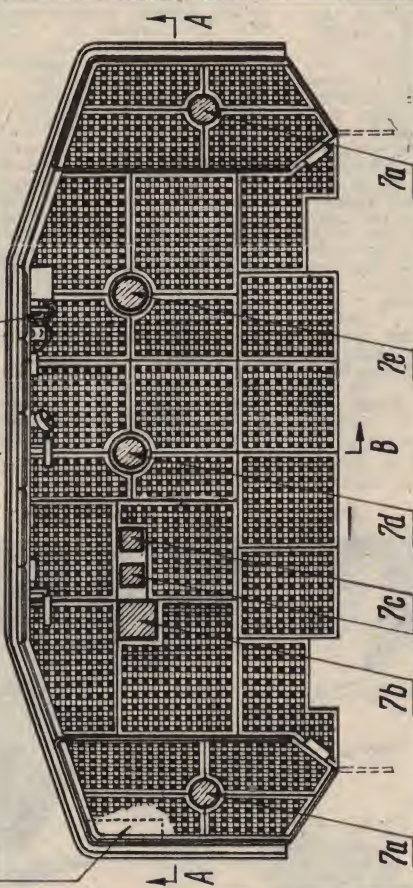
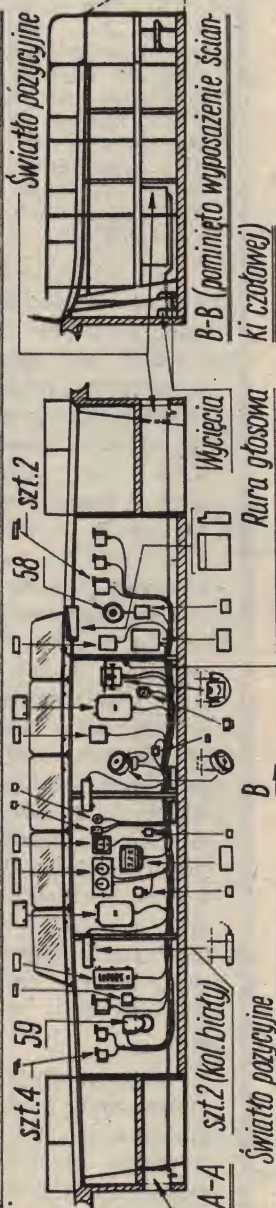


Klejenie zestawu trzonowego modelu.

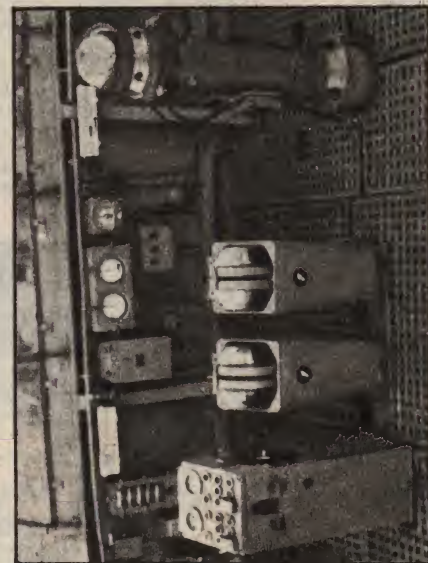


Dociskanie poszczególnych klepek ściskami stolarskimi.

Część 7 (wraz z fragmentem części 3: wewnętrzną stroną ostony odkrytego stanowiska dowodzenia)



Fot. Stanisław Pudlik



Odkryte stanowisko dowodzenia

Okręt szkolny ORP „WODNIK”

Skala: 1:100	Opracował: Marek Soroka	Arkusz: 4
Data: 16.10.85	Kreślił: Marek Soroka	Jl.arkuszy: 5



PO LEWEJ: Modele latające sylwetkowe oferowane przez firmę K. Nalepka i R. Praczyk w Poznaniu
POWYZEJ: Modele latające H. Budwickiego z Białegostoku

Zdjęcia: Józef Ziółkowski



POWYZEJ: Modele rakiet oferowane przez Wielobranżową Spółdzielnię Pracy w Wołominie
PONIZEJ: Zbiorniki paliwa oferowane przez firmę z Oświęcimia

VIII OGÓLNOPOLSKA GIEŁDA MODELARSKA

W dniach 4-5 listopada 1988 roku w sali im. Marii Skłodowskiej-Curie w Pałacu Kultury w Warszawie odbyła się kolejna, ósma giełda, zorganizowana przez Centralną Składnicę Harcerską przy współudziale Zarządu Głównego Ligi Obrony Kraju i Aeroklubu PRL.

Ponad 100 wystawców oferowało mnóstwo różnych modeli i drobiazgów potrzebnych modelarzowi, czy też majsterkowiczowi, tym sposobem przyczyniając się do wyzwolenia inicjatyw twórczych u uzdolnionych modelarzy — konstruktorów. Najwięcej było modeli lotniczych i akcesoriów w tej dziedzinie; dała się tu zauważyć wyraźna specjalizacja poszczególnych wytwórców. Np. Pracownia Zabawek Politechnicznych Marii Urbanak z Poznania specjalizuje się w wyrobie modeli latających dla najmłodszych modelarzy. Oferowano kilkanaście różnych modeli od szybowców kartonowo-drewnianych o nazwach „Zaczek” i „Motozaczek” z napędem gumowym, do modeli szkolnych szybowców „Zak”, „Druh”, „Cwik”, „Junior”. Są to modele o dobrej konstrukcji, sprawdzone w lotach, o efektownym wyglądzie. Henryk Budnicki z Białegostoku oferował szkolne

modele latające (szybowce, gumówki, na uwięzi). Jeden z modeli (do nauki pilotażu na uwięzi) został nawet wyróżniony przez APRL jako nowość.

Firma Hobby z Warszawy — poza tym, że dostarcza kilkadziesiąt różnych akcesoriów i modeli — zaimponowała wszystkim obecnym na giełdzie zestawem makiet latającej samolotu PZL P 11c klasy tzw. „gigant”, wykonanej z laminatów. Czekamy na dalsze tego rodzaju makieły. Za nowość można uznać też motoszybowiec „Zuraw” z miękkopłatem typu Rogallo, który jest dziełem Wytwórni Akcesoriów i Prefabrykatów Modelarskich Wiesława Chorosi z Polic. Było jeszcze wiele innych godnych pochwały modeli latających szybowców, na uwięzi i do zdalnego sterowania. Fakt szukania nowych technologii i konstrukcji na pewno wpłynie na dalszy postęp w tej dziedzinie; stąd należy się spodziewać, że nasze modele, które znajdują się na rynku, niczym nie będą ustępowały modelom zagranicznym.

Przykładem dobrego zestawu może być model szybowca „Cirrus 86” dla średnio zaawansowanych modelarzy, wykonany przez

dokończenie na str. 25

Pompa odśrodkowa H3 do modeli klas F6/F7

Podstawowym elementem każdego modelu statku pociągowego klasy pokazowej jest pompa. Dostępne pompy, np. od spryskiwacza do szyb samochodowych, mają małą wydajność, a więc i uzyskiwany efekt jest niewielki. Opracowałem i wykonałem trzy różne pompy, z których wybrałem najlepszą. Taką pompę przedstawiają rysunki nr 13/1 i 13/2. Jest to pompa odśrodkowa. Jej wydajność przy podnoszeniu wody na wysokość 50 cm i bez zwężenia przekroju wylotowego przewodu wynosi około 5 l/min. przy silniku RS 550S, zasilanym napięciem 9 V, a maksymalne ciśnienie po zablokowaniu wypływu wynosi 1,1 kg/cm².

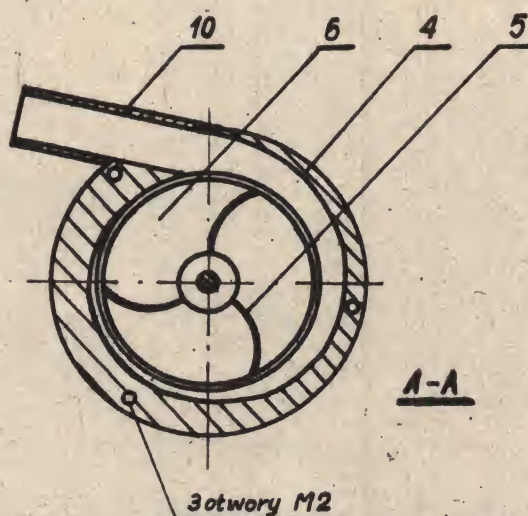
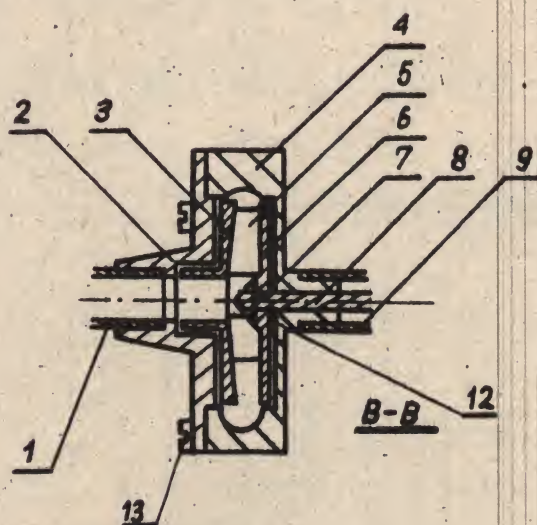
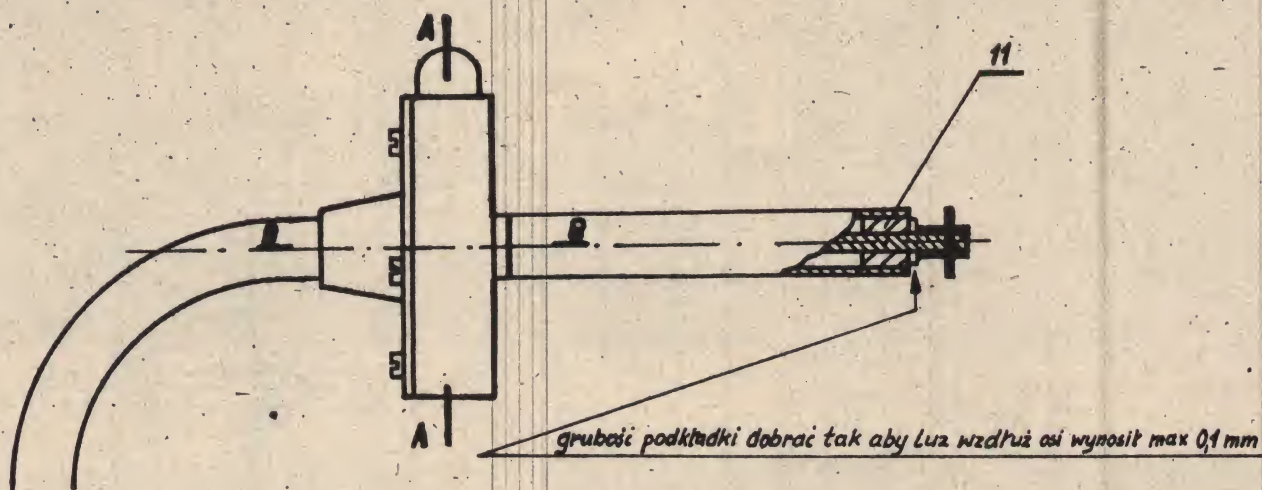
Najlepszym materiałem do wykonania pompy jest mosiądz (nie brąz, gdyż w zależności od gatunku mogą występować trudności w lutowaniu). Linie spiralne należy wykonać frezem kształtowym, np. dentystycznym. Między korpus nr 4 i pokrywę nr 2 przed skręceniem wkretami M2 należy włożyć uszczelkę z papieru parafinowanego posmarowaną klejem, np. AK20. Dla lepszego uszczelnienia można podczas obróbki tokarskiej korpusu i pokrywy na powierzchniach, między które wchodzi uszczelka, naciąć kanałki. Tuleję dla wiążącą nr 9 należy wypełnić smarem. Na połączeniach końcówki wylotowej pompy z węzłem igielitowym, jak również wszystkich połączeniach tego typu należy stosować zaciski. Na rys. nr 13/1 przedstawiono dwa rodzaje zacisków.

Pompa w modelu musi być umieszczona poniżej linii zanurzenia, tzn. tak, aby po postawieniu modelu na wodzie całkowicie wypełniała ona jej wnętrze.

WŁADYSŁAW HERBUS



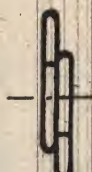
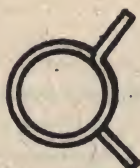
Wyrob elektronicznych akcesoriów modelarskich i zbiorników paliwa



Zaciski do węży



wykonany z blachy $\pm 0,3$ i szerokość 5 mm.
Średnice dobierać odpowiednio
do średnicy węży.



wykonany z drutu sprężystego $\phi 1$, średnica wewnętrzna
mniejsza o około 1,5 mm od średnicy zewnętrznej węży.

13	Wkręt M2x10	—	3
12	Podkładka dystansowa	55	1
11	Tulejka $\phi 7/\phi 2,5 \times 6$	M058/M059	1
10	Króciec tłoczny	M058/M059	1
9	Tuleja	M058/M059	1
8	Wał $\phi 2,5 \times 70$	1H17NGT	1
7	Kotek $\phi 0,8$	50s	1
6	Ostona tylnia	M058/M059	1
5	Koparka (blacha $\pm 0,3$)	" "	3
4	Korpus	" "	1
3	Ostona przednia	" "	1
2	Pokrywa	" "	1
1	Przewód ssący $\phi 8/\phi 7$	" "	1
Lp	Wyszczególnienie	Materiał	Ilość

POMPA ODŚRODKOWA H3 DLA MODELI KLASY F6/F7

Konstruował	W. Herbuś	Nr ark:
Opracował		13/1
KIELCE	Data 11.03.1986n	Podz:
		1:1

Technical drawing of a mechanical part, labeled 3. The drawing shows a cross-section of a component with a total height of 27. The part has a central vertical section with a hatched area on the right side. Dimensions are indicated: 2, 6, 3, 5, 8, 7, and 6. A detail view of the top corner is shown on the right, labeled 6.

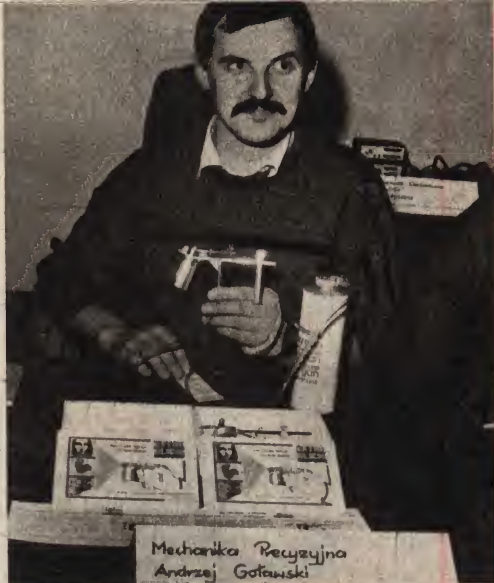
Technical drawing of a mechanical part (Fig. 10) showing a cross-section. The part has a total length of 24. It consists of two sections, each 15 units long. The total height is 8. A fillet with a radius $R \sim 20$ is shown at the bottom right corner. The drawing is labeled (10) at the bottom.

detale 3,6,10,12 są narysowane
w 2-krotnym powiększeniu

POMPA ODŚRODKOWA H3 DLA MODELI KLASY F6/F7		
Konstruował Opracował	W. Herbus	Nr ark: 13/2
KIELCE	Data 11.03.1986r.	Podz: 1:1



Modele flotylli Kolumba „Santa Maria”, „Nina” i „Pinta” oferowane przez firmę D. Guslew z Krakowa



Andrzej Goławski z Łukowa oferował precyzyjny aerograf.

VIII OGÓLNOPOLSKA GIEŁDA MODELARSKA

dokończenie ze str. 22

Wielobranżową Spółdzielnię Rzemieślniczą w Bielsku-Białej. W zestawie tym modelarze znajdą listewki i żeberka z drewna należyście dobrane i dobrze polierzone, płyty i statecznik pionowy wykonany z mas plastycznych, rysunek montażowy, opis budowy, bibliotkę kondensatorową na pokrycie płyty, nawet kawałek papieru ściernego. Efektowne opakowanie i niska cena 450 zł. Wszystko jak z firmy MODELA, a może nawet lepiej.

Po raz pierwszy oferowane były modele rakiet zawodniczych klasy S3A, z jednym silnikiem do pierwszego startu.

Znaleźli akcesoria dla siebie również modelarze kolejowi: były to m. in. urządzenia stacyjne, szyny, drzewka, zapory i inne drobiazgi, ale niestety nie stały się przedmiotem zainteresowania handlowców z CSH.

Oferowano też modele pływające i redukcyjne statków i okrętów — ale bez nowości godnych zainteresowania. A szkoda...

Mimo udziału w giełdzie przedsiębiorstw państwowych i spółdzielczych nie znalazły się na niej wzorce

silników spalinowych czy też elektrycznych. Mamy uzdolnionych konstruktorów precyzyjnych urządzeń modelarskich, a nie stać nas na własną konstrukcję silnika. Przypuszczamy, że gdyby był dobry wzorec silnika spalinowego, zarówno CSH jak i LOK oraz sowałyby jego produkcję. APRL odpowiednio sfinansowałby uniknięcie sprowadzania silników z dalekich Chin, czy innych krajów.

Ogólnie można uznać, że giełda spełnia swoje zadanie. Powołanie grupy ekspertów do oceny oferowanych wyrobów przyczyniło się do wyeliminowania ze sprzedaży tzw. bubli. Szkoda, że nie widzieliśmy tam kierowników sklepów modelarskich CSH, którzy mogli zakupić więcej oferowanego towaru, czasami nie dostrzeganego przez handlowców z oddziałów CSH. Trzeba bowiem wiedzieć, że wytworzenie nowości dla modelarzy wymaga od wytwórcy nie tylko wysiłku, lecz również znacznych nakładów finansowych. Gdy wyrobu, który on oferuje, nie dostrzegają handlowcy z CSH, spotyka go zawód, zniechęca się. A przecież każda inicjatywa twórcza należy w odpowiedni sposób ocenić, aby jej nie zaprzepaścić!

Miejmy nadzieję, że następna giełda będzie jeszcze bogatsza w nowości dla modelarzy.

S. SMOLIS

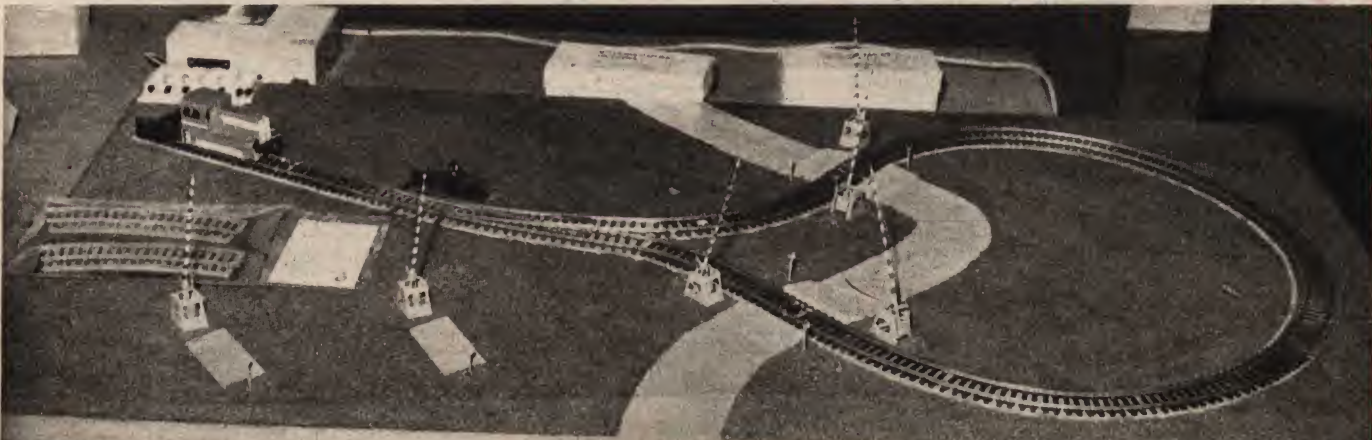


Pojawiły się zestawy dla modelarzy kolejowych. Oferta Rzemieślniczej Spółdzielni z Mysłowic



POWYŻEJ: Model PZL 11c w serii „gigant” z laminatu, oferta firmy „Hobby” z Warszawy
PONIŻEJ: Zapory kolejowe H0 oferowane przez Szymona Piotrowskiego z Nowego Sącza

Zdjęcia: Józef Ziślikowski



V MISTRZOSTWA ŚWIATA MODELI PŁYWAJĄCYCH KLAS FSR

Piąte z kolei mistrzostwa świata modeli pływających zdalnie kierowanych do startów zespołowych klas FSR odbyły się 9—19.08.1986 r. w miejscowości Ostyglia we Włoszech. Ponieważ nikt z naszych zawodników nie uczestniczył w tej imprezie — przedstawiamy informację w oparciu o reportaż zamieszczony w zagranicznych czasopiśmie modelarskich.

Zdobywcy czołowych miejsc na V mistrzostwach świata modeli pływających zdalnie kierowanych klas FSR w 1986 r.

Klasa FSR 3,5 juniorzy	1. Didier Varieras — Francja 2. Tanja Müller — RFN 3. Paul Dunbar — Wielka Bryt.	63 okrąż. + 1 s. 62 okrąż. + 1 s. 62 okrąż.
Klasa FSR 3,5 seniorzy	1. Efthymios Bistokos — Grecja 2. Jacques Dubernard — Francja 3. Derek Jenson — Wlk. Bryt.	74 okrąż. 73 okrąż. 73 okrąż. + 26 s.
Klasa FSR-6,5 juniorzy	1. Roland Racz — Austria 2. Torsten Petterson — RFN 3. Arnd Winkel — RFN	86 okrąż. 85 okrąż. 80 okrąż.
Klasa FSR-6,5 seniorzy	1. Li Jian — ChRL 2. Derek Jenson — Wlk. Bryt. 3. Ottmar Schleenvoigt — NRD	76 okrąż. + 7 s. 76 okrąż. + 19 s. 76 okrąż. + 20 s.
Klasa FSR-15 juniorzy	1. Giuseppe Buratti — Włochy 2. Cosima Wenisch — NRD 3. Mikko Johansson — Finlandia	80 okrąż. 59 okrąż. + 10 s. 38 okrąż.
Klasa FSR-15 seniorzy	1. Genadij Kalistratow — ZSRR 2. Joachim Hof — RFN 3. Augustine Catoni — Włochy	83 okrąż. + 4 s. 83 okrąż. + 11 s. 81 okrąż.
Klasa FSR-35 juniorzy	1. Arnd Winkel — RFN 2. Cosima Wenisch — NRD 3. Sandra Winkel — RFN	66 okrąż. 46 okrąż. 16 okrąż.
Klasa FSR-35 seniorzy	1. Rudi Hofmann — RFN 2. Jürgen Tietze — RFN 3. Hans-Joachim Tremp — NRD	73 okrąż. 72 okrąż. + 2 s. 72 okrąż. + 13 s.
Klasa FSR-H-3,5 juniorzy	1. David Auburn — Francja 2. Alexander Grüll — RFN 3. Timo Vesterinen — Finlandia	850 pkt. 825 pkt. 804 pkt.
Klasa FSR-H-3,5 seniorzy	1. Christian Gustafsson — Szwecja 2. Johani Vesterinen — Finlandia 3. Ydegard Anders — Szwecja	1800 pkt. 1800 pkt. 1825 pkt.
Klasa FSR-H-7,5	1. André Westerberg — Szwecja 2. Michael Haag — RFN 3. Gerardus van Berden — Holandia	1800 pkt. 1200 pkt. 850 pkt.
Klasa FSR-H-15	1. Ezio Casini — Włochy 2. Kennet Lundquist — Szwecja 3. Luigi Menoni — Włochy	1300 pkt. 1300 pkt. 850 pkt.

Zgodnie z postanowieniami Prezydium NAVIGA dotychczasowe mistrzostwa w tradycyjnych klasach FSR-3,5; 6,5; 15 i 35 cm³ zostały rozszerzone o grupę ślizgów RC na bocznych pływakach z silnikami 3,5; 7,5 oraz 15 cm³ zwanych FSR-V-H.

Mistrzostwa zorganizowały wspólnie dwie włoskie organizacje modelarskie, częściowo rywalizujące między sobą o wpływy i członków: jedna to NAVIMODEL — związek należący do NAVIGA, a druga do FIM, część składowa włoskiej organizacji będącej odpowiednikiem Polskiego Związku Motorowego. Mimo wcześniejszych antagonizmów, przygotowania i organizacja mistrzostw przebiegały na ogół sprawnie, mimo iż brak personelu technicznego i organizacyjnego oraz brak wyposażenia przewidzianego przepisami NAVIGA zmuszał do licznych improwizacji. Szczególnie dał się odczuć brak optycznego wskaźnika liczby okrążeń poszczególnych modeli oraz sprawnie działającego miernika dźwięku z zapisem graficznym, co było powodem wielu interpelacji.

O tym, że mistrzostwa klas FSR cieszą się wielką popularnością świadczy fakt, iż przybyło na nie 184 zawodników z 19 państw (gdy np. w ostatnich mistrzostwach świata klas C w Rastatt uczestniczyli zawodnicy z 10 państw, a na mistrzostwach świata modeli żaglowych klas F5 w Moskwie tylko z 9 państw).

Przeciętnie w klasie startowało od czterdziestu do pięćdziesięciu kilku modeli. Najwięcej w klasie FSR-3,5 i FSR-15 seniorów, gdzie sklasyfikowano po 56 zawodników. Natomiast w grupie FSR-V-H było mniej startujących — od 20 w 15 cm³ do 25 w 3,5 cm³.

Liczba okrążeń trasy w finale była różna, od 56 w klasie FSR-6,5 juniorów do ponad 80 w klasie FSR-15 seniorów. Bezapelacyjnym mistrzem okazał się znany

XXXIII MISTRZOSTWA POLSKI MODELI PŁYWAJĄCYCH KLAS F3 I FSR

Mistrzostwa zostały rozegrane w dniach 11—14 września 1986 w Wołowie w województwie wrocławskim. Po licznych kłopotach, spowodowanych rezygnacją organizatorów z Piotrkowa Trybunalskiego i Białej Podlaskiej, zadania tego podjął się w ostatniej chwili ZW LOK we Wrocławiu. Wyszło to mistrzostwom na dobre, gdyż organizacja ich była znakomita. Dopisała również pogoda. Mistrzostwa odbyły się na tym samym akwenie w Golinie k/Wołowa, na którym zostały rozegrane w roku ubiegłym.

Odpowiedni akwen, gościnność gospodarzy, kierownictwa Ośrodka Wypoczynkowego Zakładu Karnego w Wołowie — dobre zakwaterowanie i wspaniałeżywienie, a nade wszystko staranne przygotowanie tych wszystkich szczegółów, które decydują o sprawnym przeprowadzeniu zawodów — spowodowały, że atmosfera była doskonała.

Organizatorzy, z przewodniczącym Komitetu Honorowego — sekretarzem Komitetu Miejsko-Gminnego PZPR w Wołowie, prezesem Zarządu Miejsko-Gminnego LOK — Janem Jończykiem potrafili zapewnić mistrzostwom atrakcyjną oprawę. Wreżono, nagrody, dyplomy, odbył się koncert zespołu regionalnego z Węgorzewa a nawet wycieczka do pobliskiego zabytkowego zespołu pałacowego w Lubiążu. Okazałe puchary zostały ufundowane przez Zarząd Towarzystwa Przyjaciół Dzieci, Ognisko Pracy Pozaszkolnej oraz Ośrodek Szkolenia Kierowców LOK w Wołowie. Doskonale też przygotowano stanowiska startowe i obsługę techniczną mistrzostw. Szczególne gratulacje należą się tu kierownictwu zawodów — ppłk. Antoniemu Balickiemu,

z-cy kierownika biura ZW LOK, oraz Mieczysławowi Kruczkiewiczowi, kierownikowi WOM LOK we Wrocławiu.

Przykład ZW LOK we Wrocławiu skłania do przypuszczeń, że jeśli jest kompletny i silnie zintegrowany zespół ludzi, którzy chcą i potrafią zorganizować zawody, to można się pokusić nawet o organizację imprez międzynarodowych.

Poziom sportowy mistrzostw był dobry, choć nieco niższy niż w roku ubiegłym.

KLASY F3

W klasie F3 standard młodzików toczyła się wyrównana walka o medale między Maciejem Najderem i Mirosławem Bartkowiakiem (oba z Poznania) zakończona ustanowieniem rekordu Polski. W klasie F3 standard juniorów zdecydowanie zwyciężył Piotr Lasota z Opola.

W klasach F3-E i F3-V juniorów, które opuścił „etatowy” mistrz Polski Tomasz Loba z Poznania, zwyciężyli Leszek Martinusz z Opola z wynikiem 141 pkt. i Adam Sewerniak z Wrocławia z wynikiem 140,33 pkt.

W klasie F3-E poziom był wyrównany natomiast w klasie F3-V pozostali zawodnicy osiągnęli wyniki wyraźnie słabsze od zwycięzców. Może zaważył na tym brak umiejętności rozruchu i regulacji silników powodujący mniejszą koncentrację podczas biegu modelu.

W klasach F3-E i F3-V seniorów — przy nieobecności wielokrotnego mistrza Polski Jerzego Janickiego z Opola zwycięstwo odniósł Tomasz Loba osiągając wynik 142,52 oraz 143,32 pkt. W klasie F3-E niezły wynik miał jeszcze Stanisław Radwan z Katowic — 141,4 pkt., a w klasie F3-V — Adam Napierała z Bielska-Białej — 141,48 pkt. Pozostali zawodnicy uzyskali

zawodnik radziecki Genadij Kalistratow, startujący dawniej głównie modelami F1, którego model zaliczył 83 okrążenia. Jak podkreślają obserwatorzy w licznych publikacjach, jechał on cały czas na „pełny regulator”, bez ograniczeń szybkości na zakrętach. Nie ustępował mu wiele Joachim Hof z RFN, który ma tę samą liczbę okrążeń, tylko że z czasem gorszym o 7 sekund.

Najwięcej modeli było wyposażonych w silniki ROSSI, WEBRA i OPS. Komisja sędziowska często operowała kartkami żółtymi, a nawet czerwonymi, co powodowało dyskwalifikacje (np. znanego zawodnika francuskiego Claude Bordiera w klasie FSR-15). Na ogół silniki były dobrze wyciszone i nie powodowały przekroczenia 80 decybeli. Wnoszono zastrzeżenia do pracy komisji sędziowskiej, jeśli chodzi o interpretację przepisów czy podanie wyników liczby okrążeń; zdarzały się też pomyłki, powodujące powtarzanie startu, np. w klasie FSR-3,5 juniorów. Wiele uwag wywołało niedostateczne zapewnienie bezpieczeństwa na wodzie i na brzegu.

W sumie w grupie FSR-V najlepiej wypadli zawodnicy RFN, którzy zdobyli łącznie 8 medali i NRD z liczbą 4 medali. Natomiast w grupie FSR-V-H, w której łącznie startowało 45 zawodników z 10 państw, najlepiej wypadli zawodnicy Szwecji zdobywając 4 medale na 12 możliwych.

Tym razem ekipy ZSRR i ChRL zdobyły po jednym medalu, ale za to były to medale złote. Załączona lista najlepszych zawodników w klasie i grupie wiekowej niech będzie uzupełnieniem zebranych informacji. Puchar przechodni zmarłego przed dwoma laty wiceprezidenta NAVIGA prof. dr. h. c. Artura Bordaga otrzymał zawodnik RFN Arnold Winkel.

Następne mistrzostwa świata w tej konkurencji odbędą się w 1988 r. w Poczdamie w NRD.

Opracował: JAN MARCZAK



Z okazji Tygodnia LOK i Dnia Wojska Polskiego wielu działaczy modelarstwa naszej organizacji zostało uhonorowanych odznaczeniami. Z przyjemnością informujemy, że wśród odznaczonych Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski znalazł się wieloletni modelarz, instruktor, organizator licznych imprez modelarskich, znany i ceniony działacz społeczny MARIAN ŁOZA z Lublina. Serdecznie gratulujemy i życzymy mu dalszych sukcesów w pracy zawodowej i społecznej.

Rumuńskie czasopismo MODELISM w nr. 3/1986 zwiększyło swoją objętość, bo aż 10 stron poświęciło planom modelu szkolnego okrętu żaglowego MIRCEA. Innego rodzaju ciekawostką jest fakt, że w tymże 32-stronicowym numerze, aż 22 strony zajmują wyłącznie rysunki różnych modeli.

W 1986 r. obchodzono w NRD dwa jubileusze, którym wiele miejsca poświęcono w nr. 8/1986 miesięcznika „Modelleisenbahner”, „40-lecie kolei żelaznej w rękach ludu” oraz „150-lecie niemieckiej kolei żelaznej”.

Mało jest publikacji na temat historii i planów modeli środków komunikacji kolejowej. Interesującym się historią tramwajów podajemy informację, że w NRD wydano książkę Heinera Matthesa pt. STRASSENBAHNEN. Na 184 stronach zawiera ona 204 schematy, 48 rysunków i 25 tabel zestawieniowych. Koszt książki w NRD 16,50 marki.

W wydawanym w RFN miesięczniku pt. „Schiffsmodell” nr 10/1986 zamieszczono obszerny artykuł o budowie modelu statku ratowniczego HALNY w skali 1:16,66, którego au-

torem jest Wolfgang Narr. Powiększył on nasze rysunki do ww. skali i zbudował model, który ma długości 1280 mm, szerokości 580 mm, a łączną wysokość 916 mm. Artykuł został zilustrowany licznymi zdjęciami oryginału oraz nowo wykonanego modelu.

Miesięcznik „Modellbau Heute” zamieścił w nr. 8/1986 plan modelu brytyjskiego okrętu historycznego BO-UNTY. Celem przypomnienia informujemy naszych czytelników, że plan ten jednokrotnie był już dwukrotnie publikowany w „Modelarzu”: mianowicie w nr. 12/1957 i 6, 7/1979.

Na III mistrzostwach Polski modeli redukcyjnych statków i okrętów klasy C1-C4, zorganizowanych tradycyjnie w Lublinie w dniach 10-12.10.1986 r. wystawiono 85 modeli z 13 województw. Zdobywcami najwyższej liczby punktów w poszczególnych klasach zostali:

- C1 — Stanisław Tier z Wrocławia za model „SOVEREIGN OF THE SEAS”
- C2 — Stanisław Steinka z Gdańska za model statku ratowniczego HALNY
- C3 — Stanisław Tier z Wrocławia za fragment dziobu okrętu VASA
- C4 — Jacek Dębowski z Krakowa za model DARU POMORZA.

Nasi starsi czytelnicy pamiętają wydany przez nas w 1972 r. w „Planach Modelarskich” nr 42 plan modelu wielozadaniowego samolotu typu Douglas DC-3, znanego u nas bardziej pod nazwą LI-2. Jeśli by ktoś chciał wrócić do budowy modelu tej maszyny, to w czesiosłowackim miesięczniku „Modelář” nr 8/1986 znajdzie uzupełniające materiały.

Zachodnie czasopisma modelarskie szeroko reklamują wydany na 1987 r. kalendarz (Modellflug-Bildkalender 1987) poświęcony w całości tematyce modelarstwa lotniczego. Wydrukowany on jest w formie dużego kalendarza ściennego na kredowym papierze w 13 kolorach. Zawiera ponad 200 kolorowych zdjęć z różnych imprez modelarskich. W RFN kosztuje 25 DM, a w USA 12,95 dol.

W Związku Radzieckim ukazał się w sprzedaży nowy typ spalinywego silnika modelarskiego o pojemności 2,5 cm³ pod nazwą MARS 2,5 D. Jest to silnik samozapłonowy, o tłoka 15,5 mm, skok 13 mm, który uzyskuje 15 500 obr./min. Jego aktualna cena w ZSRR wynosi tylko 12 rubli.

rezultaty poniżej 140 pkt., która przy obecnym poziomie czołówki międzynarodowej należy uznać za przeciętną.

KLASY FSR

Poziom w tych klasach modeli kształtował się różnie. Najwyższy był w klasie FSR 6,5, niższy w klasie FSR 3,5 juniorów, słabszy natomiast w klasach FSR 3,5 seniorów i FSR 15. Zdarzały się też w niektórych biegach jazdy salowe, niczym nie przypominające wyścigu. Najczęściej też zawodnicy — nawet czołowi — osiągalni dobry wynik w jednym biegu. Wyjątek stanowili Marek Rurański, mistrz Polski w klasie FSR 3,5 juniorów, oraz Ryszard Dziergwa, mistrz Polski w klasie FSR 6,5.

Nadal występują te same, jak w poprzednich latach mankamenty w technice pływania modeli. Zbyt często omijano boje w sposób nieprawidłowy lub przeciwnie — zdarzały się zbyt asekuranckie, z dużym zapasem, objazdy bojek szczytowych.

CZOŁOWI ZAWODNICY

Należą do nich Maciej Najder z Poznania, zwycięzca w klasie F3 standard młodzików, który ustanowił rekord Polski w tej klasie z wynikiem 135,2 pkt., Tomasz Loba z Poznania — mistrz Polski w klasach F3-E i F3-V seniorów oraz Marek Rurański z Katowic — mistrz Polski w klasie FSR 3,5 juniorów i Ryszard Dziergwa z Wrocławia — mistrz Polski w klasie FSR 6,5, którzy zwyciężyli w dobrym stylu, zaliczając po dwa udane biegi. W grupie modelarzy specjalizujących się w klasie

FSR właśnie Ryszard Dziergwa na przestrzeni ostatnich lat wykażal najbardziej wyrównaną formę i zdobył najwięcej medali.

INNE SPOSTRZEŻENIA

Jeżeli chodzi o modele, to w klasie F3 dominują od kilku lat znakomite węgierskie kadłuby Abrahama natomiast w klasach FSR zarysowuje się wyraźna tendencja do budowy dużych modeli odpornych na często występującą na naszych zawodach falę. Zastanawia też gospodarka sprzętowa. Z jednej strony są zawodnicy którzy usiłują startować posługując się aparaturami SIGNAL FM-7. Części odbiorcze tych aparatów a zwłaszcza mechanizmy są bardzo wrażliwe na drgania wywołane pracą silników spalinywych. Z drugiej strony zaobserwowaliśmy taki przypadek, że w jednym z modeli zastosowano znakomity mechanizm FORMULA-I do regulacji obrotów silnika. Pozostawiam to bez komentarza.

inż. ANDRZEJ CZARCZYŃSKI



MISTRZOSTWA POLSKI MODELI SAMOCHODOWYCH ZDALNIE STEROWANYCH Z NAPĘDEM ELEKTRYCZNYM

KRAKÓW — 19—21.09.1986

Nie pierwsze to przecież mistrzostwa w tych dyscyplinach, a jednak do tych właśnie w Krakowie podchodziliśmy nieco inaczej. Były to bowiem pierwsze zawody w tej skali, na których zarówno jazdy jak i ocenę modeli redukcyjnych prowadzono według nowych przepisów.

Nowy regulamin dla klas RC-A, rodzący się w wielu dyskusjach i kilkakrotnie przeredagowany, został ostatecznie zatwierdzony w roku 1985. Wszedł on w życie właśnie w tym sezonie sportowym. Tak jak zawsze podczas wprowadzania rzeczy nowych i tu nie uniknięto pewnych pomyłek i braków w sferze realizacyjnej.

Nowy regulamin został poprzedzony odprawami szkoleniowymi kierowników WOM, członków kolegium sędziów i sędziów głównych przewidzianych do prowadzenia zawodów modeli samochodowych w tym sezonie. Informacje na ten temat przedstawił również autor przepisów na posiedzeniach Komisji Modelarstwa ZG LOK i Podkomisji Sportowej.

Zespół sędziowski, w pracach którego miałem przyjemność uczestniczyć, stawiał się na tych zawodach z pełnym bagażem pomyłek i braków popełnionych przez zespoły sędziowskie i organizatorów na zawodach strefowych. Nie wdając się już w szczegóły, stwierdzono tam następujące niedociągnięcia:

- w dokonywaniu ocen modeli,
- w wypełnianiu właściwie wszystkich rubryk arkusza ocen,
- w braku arkuszy ocen w ogóle,
- w formalnym i niestarannym wypełnianiu arkuszy.

Można by pisać o tym jeszcze długo, ale nie o to chodzi. Wprowadzając nowe przepisy trzeba było wziąć pod uwagę również i takie ryzyko. Dobrze, że właśnie na tych mistrzostwach, kosztem wielogodzinnej pracy przy akompaniamencie grupy tzw. „gniewnych” stojących pod drzwiami pomieszczenia, gdzie oceniano modele — zespołowi oceniałemu i weryfikującemu oceny z konieczności i z urzędu udało się w zasadzie problem ten rozwiązać. Dzięki temu uczestniczący w mistrzostwach zawodnicy otrzymają nowe, zweryfikowane arkusze ocen. Zgodnie z nowymi przepisami „arkusz ocen” jest dokumentem wielokrotnego użytku i będąc w posiadaniu zawodnika zostanie on jeszcze na pewno wiele razy prezentowany składom sędziowskim na kolejnych zawodach. Tyle ku wprowadzeniu, a teraz do rzeczy.

Mistrzostwa te rozegrane zostały w dniach 19—21.09.1986 r. w Krakowie, na boisku Zespołu Szkół Łączności w dobrych warunkach atmosferycznych.

Zawody przygotowała komisja organizacyjna pod kierownictwem ppłk. Eugeniusza Gniewkiewicza i jego zastępcy kol. Antoniego Deręgowskiego. Prowadziła je osmioosobowa komisja sędziowska z sędzią głównym — Janem Stolarakiem na czele.

W mistrzostwach uczestniczyło 17 ekip. Na stanowiskach startowych w poszczególnych dyscyplinach zameldowało się 67 zawodników.

Jakie były wyniki i czy mogą nas one satysfakcjonować? Trudno jest dać na to pełną i jednoznaczną odpowiedź. Zarówno mechanizm kwalifikowania do udziału w mistrzostwach jak i korzystne lub niekorzystne przypadki zdecydowały o tym, że odpadli może lepsi, a pojawili się inni, którzy jeszcze długo powinni doskonalić swoje umiejętności jeździeckie, zanim znajdą się na takiej imprezie.

Rezultaty zawodników przodujących w tych mistrzostwach przedstawiają się następująco:

Klasa RC Bs — młodzicy — startujących 13 zawodników			
1. Mariusz Birbach	Sz 1031 — PM Szczecin	53,40/1 sek.	
2. Marek Wojcikowski	TA 722 — Tarnów	63,46/3 sek.	
3. Wojciech Maurer	TA 721 — Tarnów	64,77/3 sek.	
4. Piotr Duda	PT 41 — Bełchatów	67,72/2 sek.	
5. Piotr Lorenc	TA 723 — PM Tarnów	68,50/3 sek.	

Klasa RC Bs — juniorzy — startujących 12 zawodników			
1. Jarosław Osmólski	SZ 1030 PM Szczecin	45,08/1 sek.	
2. Leszek Koszela	KO 103 S.P. Nr 4	53,20/1 sek.	
3. Piotr Lasota	OP 1110 —		
	ZDK Chemik Kędzierzyn	59,40/3 sek.	
4. Jarosław Jaciubek	PT 61 —		
	MDK Tomaszów Maz.	60,17/2 sek.	
5. Dariusz Chodyń	RA 69 —		
	SM Natrasie — Radom	62,01/0 sek.	

Klasa RC B — juniorzy — startujących 12 zawodników			
1. Roman Zięcina	PT 28 —		
	MDK Tomaszów Maz.	37,49/0 sek.	
2. Piotr Stolarek	OP 1004 —		
	ZDK Chemik Kędzierzyn	38,52/1 sek.	
3. Adam Sewerniak	WR 88 — ZDK Wrocław	41,69/0 sek.	
4. Leszek Martinus	OP 1020 —		
	ZDK Chemik Kędzierzyn	42,52/1 sek.	
5. Jarosław Jaciubek	PT 61 —		
	MDK Tomaszów Maz.	43,77/1 sek.	

Klasa RC B — seniorzy — startujących 15 zawodników			
1. Krzysztof Beres	NS 31 —		
	WOM LOK Nowy Sącz	32,26/0 sek.	
2. Jan Kusz	OP 1112 —		
	ZDK Chemik Kędzierzyn	33,19/0 sek.	

3. Stanisław Drwal	TA 202 — PM Tarnów	33,72/1 sek.	
4. Paweł Turski	TA 128 — PM Tarnów	36,31/1 sek.	
5. Małgorzata Jaśko	TA 5 — PM Tarnów	37,75/1 sek.	

Klasa RC A-C — juniorzy — startujących 3 zawodników			
1. Grzegorz Rudy	KO 136 — KSM Przylesie	249,4 pkt	
	s.w. SKOT 2A	ocena 94,4	„
2. Piotr Stolarek	OP 1004 —		
poza konkursem	ZDK Chemik Kędzierzyn	247,3	„
3. Paweł Piszczek	s.w. BRDM 2	ocena 92,3	„
	KR 402 —		
	WOM LOK Kraków	205,0	„
	s.c. STAR pożarniczy	ocena 70,0	„

Klasa RC A-C — seniorzy — startujących 5 zawodników			
1. Bogdan Alberski	TA 71 — PM Tarnów	382,0 pkt	
	s.w. BTR 152	ocena 227,0	„
2. Joachim Przybyła	OP 975 — JW 2633	321,8	„
	s.w. SKOT 2A	ocena 166,8	„
3. Paweł Turski	TA 128 — PM Tarnów	310,0	„
	s.w. BTR 152	ocena 155,0	„
4. Marek Matuszyński	BY 362 — Bydgoszcz	243,9	„
	s.c. Jelcz 640	ocena 93,9	„
5. Krzysztof Datkiewicz	ZA 5 — Biłgoraj	232,0	„
	s.w. MOVAG SW 1	ocena 77,0	„

Klasa RC AG — startujących 3 zawodników			
1. Krzysztof Bednarski	LD 752 — ODK ROMUS	273,3 pkt	
	d. s. ISU 122	ocena 163,3	„
2. Dariusz Stasiak	LD 33 —		
	Os. Pojezińska	256,2	„
	czółg T 26	ocena 136,2	„
3. Leszek Martinus	OP 1020 —		
	ZDK Chemik Kędzierzyn	236,7	„
	czółg IS 1	ocena 81,7	„

Klasa RC E-12 — startujących 13 zawodników			
1. Jarosław Osmólski	SZ 1030 — PM Szczecin	26 okr./18 sek.	
2. Mariusz Swierczek	TA 203 — PM Tarnów	25 okr./7 sek.	
3. Paweł Dominiak	WA 404 —		
	WSM Łazurowa	21 okr./24 sek.	
4. Janusz Moczowski	LD 306 — ŁKM Łódź	20 okr./21 sek.	
5. Janusz Lewandowski	SZ 754 —		
	PM Szczecin	19 okr./15,9 sek.	

* Uwaga: Liczba, przez którą przełamany jest wynik zawodnika, określa liczbę nieczysto przejechanych lub ominiętych bramek.

Klasa RC E-12 była ostatnią klasą, której finał rozegrano na zakończenie zawodów. Jest to jak zawsze klasa bardzo widowiskowa. W czasie rozgrywania biegów zarówno eliminacyjnych jak i finałowego i tym razem dopingowała zawodników licznie zgromadzona wzdłuż trasy publiczność krakowska. Jest to na pewno klasa z perspektywą rozwoju. Startuje w niej coraz więcej zawodników z coraz lepszymi efektami. Osobiście mam wiele zastrzeżeń do estetyki niektórych modeli. Sądzę, że w klasie tej można by uzyskać o wiele lepsze rezultaty, gdyby więcej pracowano nad technicznym przygotowaniem modeli do startów w zawodach. Słabe jazdy, zwalnianie szybkości lub awarie wykluczające zawodników z biegów powodowane są często właśnie brakami natury technicznej. Nie można naturalnie nie wspomnieć, że i w tej klasie zaczynają dyktować warunki urządzenia techniczne, a więc elementy składowe modeli, ogumienia, zespoły napędowe oraz dobre źródła prądu do napędzania silników.

Trzeba tu dodać, że wielu renomowanym zawodnikom w tym wysiłku nie udało się nawet zmieścić w pierwszej płacie. W tym miejscu duże brawa dla syna znanego warszawskiego zawodnika Pawła Dominiaka, który jako junior uplasował się na trzecim miejscu.

„Krakowskie” mistrzostwa to zespołowy sukces zawodników ekipy tarnowskiej. Oni to uzyskując punkty w poszczególnych klasach przyczynili się do zdobycia pierwszego miejsca zespołowego i efektownego pucharu ZG LOK. Na drugim miejscu uplasowała się ekipa szczecińska, a na trzecim — łódzka.

Mistrzostwa Polski w klasie modeli samochodowych RC z napędem elektrycznym są już za nami. Jesteśmy bogatsi o nowe doświadczenia i poczynione obserwacje. Zawodnicy zarówno ci z czołówek jak i zajmujący dalsze miejsca, mieli okazję nie tylko do kolejnej — udanej chyba — konfrontacji, ale i do fachowych interesujących dyskusji, którym towarzyszyła wymiana poglądów oraz poszczególnych detali modeli. Cieszy nas fakt, że na startach pojawiło się wielu nowych zawodników. Poczynali sobie oni dość śmiało w walce ze starymi, doświadczonymi wygami. Pozwala to bardziej różowo prognozować przyszłość tych dyscyplin. Jednak i tu, tak jak w klasach wybitnie technicznych, daje znać o sobie i przypomina się kwalifikowany sprzęt, niestety możliwy tylko do nabycia drogą tak niepopularnego importu.

Moral z tego chyba taki — nie przegapmy dziś tych spraw, które w sposób zasadniczy decydować będą o wynikach jutra.

B. GABRYSIAK



NA ZDJĘCIACH:

1. Ten uroczysty moment zakończenia zawodów rozgrzesza wszystko i wszystkich, nawet gdy były jakieś uchybienia lub braki. Na „umownym” podium kierownicy zwycięskich zespołów Tarnowa, Szczecina i Łodzi.
2. Do końca napięcie i uwaga skupiona na jeżdżącym na torze modelu. Wśród startujących zawodników w klasie RC-E-12 Władysław Dudzewicz ze Szczecina.
3. Czyżby ów zagadkowy uśmiech na twarzy Marka Matuszyńskiego z Bydgoszczy miał oznaczać — zobaczymy w przyszłym roku — czwarte miejsce to jeszcze nie ostatnie moje słowo?
4. Moment wręczenia medalu przez kierownika Działu Modelarskiego ZG LOK — ppłk Grzegorza Jarzabka wywiera na młodych zawodnikach niezapomniane wrażenia.
5. Pewny wjazd modelu — kierowanego przez Marka Matuszyńskiego w bramkę. Każde nieudane wejście to strata 5 cennych, tak bardzo liczących się na zawodach punktów.
6. Startowe urządzenie liczące włączone, teraz uruchomienie modelu i walka o cenne sekundy. Na starcie Tomasz Ciszewski z ekipy radomskiej.
7. Znany działacz modelarski Bolesław Piszczek z Krakowa oglądając nowo zakupioną aparaturę z pewnością jest już myślami w przyszłym sezonie sportowym. Kolejna bariera na drodze sportowej i syna Pawła do miejsca medalowego może została przez ten zakup pokonana.
8. Tym razem srebro. Czy da się usprawnić jeszcze coś w tym modelu — myśli chyba w tym momencie Dariusz Stasiak z Łodzi — co pozwoli abliżyć się ku wymarzonemu, mistrzowskiemu złotu?
9. Na starcie młody zawodnik Krzysztof Bryzgalski z Młodzieżowego Domu Kultury w Malborku. Miejsce na tych zawodach może nie najlepsze, ale sam w nich udział to już duże wyróżnienie i niezapomniane przeżycie dla młodego zawodnika.

Fot. B. Gabrysiak



Instruktor Marek Bartos i wychowanek Tomasz Górczyński przy budowie modelu szkolnego F2B



Dariusz Górczyński i Tomasz Slejka przy swoich modelach żaglowych

gminnych. Popłynęły na ten cel pierwsze pieniądze, m.in. z Wydziału Oświaty Urzędu Miejsko-Gminnego w Łowiczu.

Dziś Marek Bartos wie, że sprawa nie może być przegrana. Bo przecież i rodzice przekonali się do tych niespotykanych dotąd poczynañ. Obecnie po trzech latach działalności do modelarni zagląda bez mała cała męska połowa uczęszczającej do szkoły młodzieży, a obecność dziewcząt też nie należy do rzadkości. Co więcej, tematyką modelarską udało się zainteresować tych uczniów, których w zasadzie nic dotąd nie było w stanie zająć.

A perspektywy szukają się coraz lepsze. Właśnie trwa przebudowa szkoły, gdzie przewidziano bardzo efektowne pomieszczenie dla łokowskiej modelarni. Oby to jak najszybciej doszło do skutku. Zapewne jeszcze nieraz za sprawą modelarzy spłynie na Bocheń sława i chwala.

— Efekty naszej pracy — mówi instruktor Marek Bartos — są zdeterminowane finansami i czasem. Czas szkolenia modelarskiego określa lata pobierania przez dziecko edukacji w szkole podstawowej, po skończeniu której tracimy kontakt z naszym wychowankiem. Oprócz szkolenia podstawowego będziemy rozwijać te klasy modelarstwa, które nie wymagają zbyt dużych nakładów finansowych, a więc modele swobodnie latające i modele żaglowe. Nie zrezygnujemy także z koronnej dla nas specjalności, tj. budowy latawców. W tej dziedzinie modelarstwa osiągnęliśmy już pierwsze sukcesy. W zeszłym roku na Wojewódzkich Zawodach Latawcowych w klasie latawców skrzynkowych nasi modelarze, Dariusz Górczyński i Jacek Kaczmarek, zajęli pierwsze i trzecie miejsce. Dzięki temu mogliśmy uczestniczyć w Centralnych Zawodach Latawcowych '86 w Świdniku. Nie muszę chyba przekonywać, że udział w takiej imprezie jest najlepszą reklamą modelarstwa w naszym środowisku.

Upór i społecznikowska pasja ludzi, którzy rozwijają zamiłowania politechniczne w środowisku wiejskim, doceniły kompetentne władze Ligii Obrony Kraju, przyznając modelarni w Bocheniu medal „Za zasługi dla obronności kraju”.

Z. GONTARZ

Modelarstwo na wsi

BYLIŚMY W MODELARNI PRZY SZKOLE PODSTAWOWEJ W BOCHENIU

Na przestrzeni kilkudziesięciu lat o modelarstwie powiedziano i napisano już wiele. Jednakże w świadomości społecznej pozostało nadal jako przyjemne i pożyteczne hobby. Hobby, którego wyjątkowa atrakcyjność sprawia, że cieszy się niezwykłą popularnością we wszystkich grupach wiekowych naszego społeczeństwa. Jest na równi dostępne dla obojga pici. Modelarstwem chętnie zajmują się artyści, inżynierowie i robotnicy. Równie dobrze rozwija się w mieście jak i na wsi, urzekając swym pięknem coraz to nowe rzesze ludzi.

Swego czasu informowaliśmy naszych czytelników o powstaniu pierwszego w Polsce klubu modelarskiego na wsi, traktując to wydarzenie jako nowe jakościowo zjawisko w życiu młodzieży wiejskiej. Dziś możemy powiedzieć, trawstując słowa poety, że modelarstwo na dobre trafiło pod strzechy. Tylko w województwie skierniewickim istnieją cztery wiejskie modelarnie. Jedną z nich, najbardziej prężnie działającą, jest modelarnia przy szkole podstawowej w Bocheniu.

Bocheń, chociaż w niczym nie przypomina tradycyjnej polskiej wsi, gdzie próżno szukać domostw krytych strzechą, zaś na każdym kroku obucjemy z czerwienią cegły i bielą tynków — nosi jednak wszelkie cechy typowej osady rolniczej, spokojnej i może nieco senniejszej w płaskim krajobrazie Mazowsza. Tak to przynajmniej wygląda z pozoru, bo w rzeczywistości życie płynie tu wartko, a jego rytm dyktuje twarda i ciężka praca na ziemi. Trudność, jakie przeżywa nasze rolnictwo — brak rąk do pracy — występują tutaj w równym, a może i większym stopniu niż gdzie indziej.

Uwagę rolników zaprzęta więc walka o chleb i wszystkie inne sprawy muszą siłą rzeczy zejść na plan dalszy. Chociaż niecałkowicie, albowiem mieszkają tutaj ludzie, którym głęboko na sercu leży sprawa aktywizacji środowiska, a charakter wykonywanej pracy, czas i siły pozwalają im dać ujęcie aprobowanym przez miejscową społeczność pożytecznym dla wszystkich pasjom.

W przypadku Marka Bartosa, z zawodu nauczyciela, a z zamiłowania konstruktora najróżnorodniejszych modeli, aprobata ta nie była sprawą ani łatwą, ani prostą. Podejmując pracę w Bocheniu Marek Bartos, wówczas już instruktor modelarstwa III klasy, miał nie tylko znaczny zasób modelarskich umiejętności, ale również wrodzoną energię i łatwość zjednywania sobie ludzi. A jednak pierwsze próby zainteresowania środowiska sprawami modelarskimi nie wrożyły powodzenia. Starsi uśmiechali się lekceważąco, traktując poczynania Bartosa jako oczywiste dziwactwo, odciągające ich dzieci od pożytecznych prac w zagrodzie. Młodzież natomiast

nie bardzo wiedziała, o co tutaj chodzi. Miała wszak swoje ustalone tradycje sposoby spędzania wolnego czasu, zresztą nie zawsze najbardziej interesujące.

Ale pan Marek był uparty. Wiedział, że grunt trzeba przygotować rozsądnie i solidnie. Na początku zyskał poparcie — nie tylko słowne — dyrektora szkoły podstawowej Zenona Sokół, który uznał modelarstwo za efektywny sposób zagospodarowania wolnych sobót w szkole, oraz poparcie Zarządu Wojewódzkiego LOK w Skierniewicach.

W bardzo skromnym pomieszczeniu udostępnionym przez miejscową szkołę powstała łokowska modelarnia. Z czasem coraz więcej osób gromadziło się w niewielkiej pracowni, coraz rzadziej gościły na twarzach powątpiewające uśmiechy.

— Przełom nastąpił dwa lata temu — mówi dyrektor szkoły Zenon Sokół — kiedy podczas zawodów latawcowych w Łowiczu nasi modelarze zajęli trzy pierwsze miejsca. Po tym fakcie przyszło autentyczne zainteresowanie modelarstwem samej młodzieży jak i władz



Przed nauką pilotażu modeli F2B

Fot. D. Dróżka

Mechanika lotu modeli latających

Po długiej przerwie nakładem Wydawnictw Komunikacji i Łączności znów ukazała się książka w tzw. „białej serii”. Jest to „Mechanika lotu modeli latających”, napisana przez Jana Staszka. Książka ma dosyć szerokie przeznaczenie, jest interesująca zarówno dla modelarzy początkujących, którzy będą mogli poznać podstawowe zjawiska aerodynamiczne i prawa rządzące nimi, jak też dla modelarzy zaawansowanych, projektujących własne modele na zawody.

Konkretyzując, czytelnik w książce tej znajdzie podstawowe wiadomości ogólne o mechanice lotu, aerodynamice, atmosferze, właściwościach ciśnienia, prawach przepływu i ciągłości przepływu, o lepkości powietrza, opływach skrzydła, mechanizmie powstawania siły nośnej itp.

Autor szczegółowo omówił siły działające podczas lotu modelu, podał też charakterystyki śmigieł. W obszernym rozdziale mechanika lotu, zawarł liczne przykłady lotów modeli z silnikiem gumowym, tłokowym, elektrycznym. Przedstawił też sposoby oblatywania modeli.

Książka jest bogato ilustrowana licznymi rysunkami i na pewno znajdzie licznych nabywców wśród modelarzy i instruktorów.

Jan Staszek. Mechanika lotu modeli latających. Wydawnictwa Komunikacji i Łączności 1986. Format 21 x 30 cm. Objętość 160 str. Nakład 15 000 egz. Cena 270 zł.

MODELARZ POMAGA

Tomasz Obuchowski — ul. Działych 8/3, 86-300 Grudziądz — poszukuje aparatury 4- lub 6-kanalowej do zdalnego sterowania modelem oraz książek „Jak zbudować kierowany radiem model samolotu, samochodu, okrętu”, „Budowa i pilotaż modeli”, a także „Małego Modelarza”: 6/71, 9, 10-11/84, za które zapłaci gotówką.

Grzegorz Tarka — Of. Gen. Świerczewskiego 43/15, 64-300 Nowy Tomyl, woj. poznańskie — poszukuje „Planów Modelarskich” lub „Małego Modelarza”, w którym znajduje się „ORP Burza”, za które oferuje tomiki z serii „tygrysy” lub „Małego Modelarza” nr 7/84 z samolotem Potez XXV A2.

Jewgienij Bobrownik — ZSRR, Kamczatski obwód, miasto Jelizowo, ul. Gialikowa 57 m. 55 — poszukuje „Małego Modelarza”: 2, 3/84, 7/82, 4/78, 1, 4/78, 5-6, 12/77, 4-5, 7/76. Do wymiany proponuje książkę „Samoloty Związku Radzieckiego”.

Janusz Nowak — ul. Hałupki 1/4, 40-220 Katowice — poszukuje lornetki oraz książek nt. modelarstwa szklennego (zagiętości, zeglarstwa, nawigacji i budowy jachtów). Do wymiany oferuje: 28 książek o tematyce modelarskiej i radiotechnicznej m. in. „Modelarstwo samochodowe”, „Miniaturowe lotnictwo”, „Profile modeli latających”, „Elektronika łatwiejsza niż przypuszczasz” cz. I, II, III, „ABC krótkofalowca”, „Jak czytać schematy radiowo” i in. oraz „Plany Modelarskie”: 55, 106, 109, 107, 103, MT 1971, 72, 73, 74, 76, 77, 78, 80, niepełne roczniki 70, 75, 83 i 26 z lat 1986-89. Pełny wykaz może wysłać pocztą.

Jerzy Szalega — ul. Zawadzkiego 6/31, 23-210 Kraśnik — posiada silnik Raduga 7M-RC, nowy MK16-1,5 cm³, MK17 2,5 cm³, za który pragnie otrzymać modele współczesnych samolotów armii USA w skali 1:72. Ponadto wymieni „Modele Kartonowe „Małego Modelarza” na TBIU — samoloty. Odpowiedź po przesłaniu znaczka pocztowego.

Albin Gawroński — ul. Łakowa 17 m. 27, 61-879 Poznań — posiada samoloty plastikowe w skali 1:72 i zeszyty TBIU, za

które pragnie otrzymać czasopismo „Lectiv Kosmonautika” z lat 1983-1980.

Piotr Sobieszuk — ul. Nowowiejska 85/9, 50-340 Wrocław — poszukuje „Małego Modelarza”: 11/58, 10/59, 4/80, 2, 6/61, 4/62, 1-2, 10/63, 10/64, 3/65, 2/66, 6, 10/67, 1, 4, 12/68, 2-3, 6, 12/69, 10-11/70. Do wymiany proponuje „Małego Modelarza”: 1, 4, 12/75, 1-2, 6/76, 1/77, 2-3, 4/78, 5-6, 7, 12/81, 1, 4, 7, 9, 11-12/83, 1-2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10-11, 12/84, 1, 2, 3, 4-5, 6, 7, 8, 9, 10/85 oraz „Model Kartonowy”.

Marek Cieślak — ul. Dworcowa 21/6, 54-420 Lubawka — poszukuje „Małego Modelarza”. W zamian oferuje plakaty zespołów rockowych, luźne numery „Horyzontów Techniki”, „Morza”, „Razem”, „TBIU”, „Sensacje XX wieku”, książki: „Stare samochody”, serię BSP lub zapłaci gotówką.

Paweł Furchert — ul. Wandy Wasilewskiej 17, 64-400 Międzybóże, woj. gorzowskie — poszukuje modelu plastikowego „Łoś” w skali 1:72 ze wszystkimi częściami. Do wymiany oferuje zeszyty TBIU pt. „Śmigłowce Mi-8”, „Modelarza” 3/86, tygrysy oraz wycinki z „Zolnierza Polskiego” — „Piłkarska kadra czeka”.

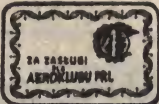
Eugeniusz Grochala — ul. Dąbrowskiego 8 m. 10, 89-100 Nakło n/Not. — poszukuje „Modelarza”: 8/58, 4/60, 1/70, 10/72, 6/75. Do wymiany proponuje „Modelarza”: 4, 5, 8, 10, 11, 12/83, 1, 2, 4, 5, 6, 8, 9, 10, 11/84, 5, 6, 7, 8, 9/85 oraz „Małego Modelarza”: 6/82, 1/85, 4/85 lub zapłaci gotówką. Odpowiedź na każdy list.

Andrzej Szkoła — ul. Olszowa 8 m. 2, 03-703 Warszawa — poszukuje książek: „Mikroflota”, „Mikromodele” — St. Kątzera, „Modele kartonowe statków i okrętów” — Karpinski, „Budowa modeli dawnych okrętów” — Karpinski, „Plany Modelarskie”: „Cutty Sark”, „Wodnik”, „Victory”, „Smok”, „Myflower”, „Priediastinacja”.

Radek Sprawke — ul. Główna 1/1, 59-820 Bogatynia, woj. jeleniogórskie — poszukuje „Małego Modelarza” z planami dźwigu samochodowego Star-25 z roku 1962, opracowanego przez B. Kuzka. Zapłaci gotówką. Odpowiedź na każdy list po załączeniu znaczka pocztowego.

Tomasz Adamczewski — ul. Polna 13/5, 75-400 Szczecinek — poszukuje materiałów dotyczących Formuły 1 (książki, prasę, zdjęcia, modele itp.), za które odstąpi „Małego Modelarza”, „Modelarza” i „Plany Modelarskie”. Wykaz na życzenie. Odpowiedź na każdy list po załączeniu znaczka pocztowego.

Jarosław Waligóra — ul. Sportowa 2/83 35-111 Rzeszów — poszukuje modeli firmy „NOVO”, „SMER”, „PLASTICARD”, „KP” numer 18, 19, 20, 21. Do wymiany oferuje modele i katalogi (1985-1986) MATCHBOX, ITALARE i inne farby, „Plany Modelarskie”, TBIU. Pragnie nawiązać korespondencję z kolegami z ZSRR, NRD, CSRS. Odpowiedź na każdy list w języku danego korespondenta.



MODELARZ WYDAJE ZARZĄD GŁÓWNY LIGI OBRONY KRAJU

Redaguje zespół w składzie: ZBYSŁAW GONTARZ, STANISŁAW KUBIT, RAJMUND KULIŃSKI (redaktor naczelny), JERZY LITWIN, JAN MARCZAK, STEFAN SMOLIS (z-ca redaktora naczelnego), MAREK SOROKA (opr. graf.), PAWEŁ WŁODARCZYK, MARIAN KAWKA (red. techn.). Adres redakcji: 00-791 Warszawa, ul. Chocimska 14, tel. 49-34-51 wewn. 215 i 250.

Warunki prenumeraty:

- 1) dla osób prawnych — instytucji i zakładów pracy: ● instytucje i zakłady pracy zlokalizowane w miastach wojewódzkich i pozostałych miastach, w których znajdują się siedziby oddziałów RSW „Prasa — Książka — Ruch” zamawiają prenumeratę w tych oddziałach, ● instytucje i zakłady pracy zlokalizowane w miejscowościach, gdzie nie ma oddziałów RSW „Prasa — Książka — Ruch” i na terenach wiejskich opłacają prenumeratę w urzędach pocztowych i u doręczycieli.
- 2) dla osób fizycznych — indywidualnych: ● osoby fizyczne zamieszkałe na wsi i w miejscowościach, gdzie nie ma oddziałów RSW „Prasa — Książka — Ruch”, opłacają prenumeratę w urzędach pocztowych i u doręczycieli, ● osoby fizyczne zamieszkałe w miastach — siedzibach oddziałów RSW „Prasa — Książka — Ruch”, opłacają prenumeratę wyłącznie w urzędach pocztowych nadawczo-oddawczych właściwych dla miejsca zamieszkania prenumeratorki. Wpłaty dokonują używając „blankietu wpłaty” na rachunek bankowy: Miejscowego oddziału RSW „Prasa — Książka — Ruch”.
- 3) Prenumeratę ze zleceniem wysyłki za granicę przyjmuje RSW „Prasa — Książka — Ruch”, Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw, ul. Towarowa 28, 00-938 Warszawa, konto NBP XV Oddział w Warszawie Nr 1153-201045-139-11. Prenumeratę ze zleceniem wysyłki za granicę pocztą zwykłą jest droższa od prenumeraty krajowej o 50% dla zleceniodawców indywidualnych i o 100% dla zlecających instytucji i zakładów pracy.

Cena prenumeraty: kwart. 120 zł, półroczn. 240 zł, rocznie 480 zł.

Terminy przyjmowania prenumeraty: na kraj i zagranicę do dnia 10 listopada na I kwartał, I półrocze roku następnego oraz cały rok następnego, do dnia 1 każdego miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty roku bieżącego. Przedruk dozwolony tylko za podaniem źródła. Materiałów nie zamówionych redakcja nie zwraca. Druk Wojskowe Zakłady Graficzne. Nakład 50 000 egz. Zam. 8424. K-86.



Model śmigłowca na uwięzi

Modelem śmigłowca zdalnie sterowanego jest trudno dzisiaj kogokolwiek zadziwić. Jednak tym razem nie o takim modelu będzie mowa. Oto radziecki modelarz z Kujbyszewa, N. Stukało zbudował pierwszy w Związku Radzieckim model śmigłowca na uwięzi. Model ten jest w stanie wykonać wszelkie ewolucje z programu śmigłowca zdalnie sterowanego z tą jednak różnicą, że nie wymaga drogłej aparatury RC. Czekamy na wiadomość o pierwszym polskim śmigłowcu na uwięzi.

„Rodney”

Ten piękny model pancernika „Rodney” zbudowany został przez Wiesła-

wa Lenarclaka z Gdańska. Modelarz ten startował nim w Mistrzostwach Polski Modeli Redukcyjno-Pływających w 1986 r. w klasie F2A.

Fot. J. Litwin



Liga Morska zaprasza...



Będąc w Gdańsku, warto odwiedzić „Nautykariat” Ligę Morskiej przy ul. Świętojańskiej 66. Można tam obejrzeć, a także kupić lub sprzedać, m. in. modele statków i okrętów. Niechże zapowiedzą ich prezentacji w następnym numerze będzie powyższe zdjęcie, na którym kierowniczka tego morskiego sklepu, pani Jolanta Bieniecka, demonstruje model „Daru Młodzieży”.

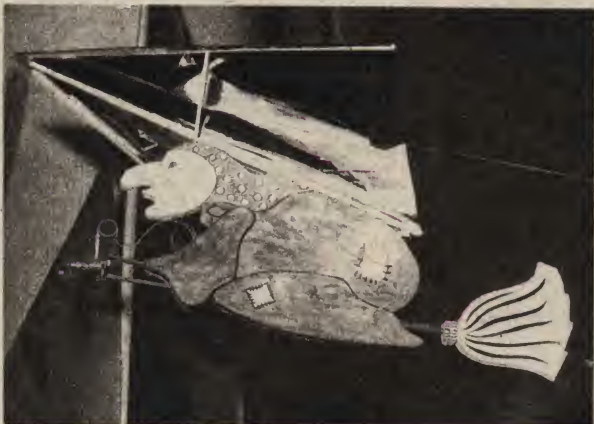
Fot. St. Syndoman

„Baba Jaga”

Podczas VIII Giełdy Modelarskiej spotkaliśmy wśród innych wyrobów ciekawy model latający „Baby Jagi”, napędzany

silnikiem CO₂ z miękkim płatem typu Rogallo. Producent — Wielobranżowa Spółdzielnia Pracy w Wołominie. Przypuszczamy, iż modele te znajdują się w sklepach CSH.

Fot. J. Ziółkowski



EX Rafała

Tak wygląda model klasy EX Rafała Bartoszewskiego z Kamiennej Góry. Rafał startował nim na MP '86.

Fot. J. Litwin